



L'industria automotiva mondiale nel 2016 e trend 2017

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

Luglio 2017

Indice delle fonti

Organismi internazionali

ACEA – European Automobile Manufacturers Association
AEB – Association of European Business
EEA – European Environment Agency
FMI – International Monetary Found
OICA - Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles
UN – United Nations

Società internazionali di Analisi e Ricerca

BMI – Business Monito International
FOURIN ASIA
IHS Markit
PwC – PricewaterhouseCoopers
WARD'S

Organismi nazionali

ACI – Automobile Club d'Italia
ANIASA – Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici
EUROSTAT - Statistical office of the European Union
ISTAT – Istituto Centrale di Statistica
MIT – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Politecnico di Milano – Osservatorio Contract Logistics

Associazioni nazionali del settore automotive

ADEFA - Asociación de Fabricas de Automotores
AMIA – Asociación Mexicana de la Industria Automotriz
ANFAVEA - Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
CAAM - China Association of Automobile Manufacturers
CCFA - Comité des Constructeurs Français d'Automobiles
JAMA - Japan Automobile Manufacturers Association
KAMA - Korea Automobile Manufacturers Association
OSD - Automotive Manufacturers Association
RAI - Nederlandse Vereniging de Rijwiel-En-Automobiel Industrie
SMMT - Society of Motor Manufacturers and Traders
The Norwegian Automobile Importers' Association
VDA – Verband der Automobilindustrie

Pubblicazione e ulteriori dati più dettagliati sono disponibili online sull'annuario statistico Automobile in cifre all'indirizzo www.anfia.it

► 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%.

Nel 2016 l'economia mondiale è cresciuta del 3,1% sul 2015. 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 2008-2009: +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 non mancano fattori politici di rischio che potrebbero influire sul commercio internazionale o sfociare in crisi tra Paesi. Anche sul fronte finanziario potrebbero manifestarsi alcuni rischi determinati dalle banche centrali, in particolare la BCE, che ha ormai raggiunto il limite previsto per il "quantitative easing", e la cui fine potrebbe rappresentare un danno per i paesi deboli dell'Eurozona, come l'Italia. Il principio di austerità imposto a diverse economie mondiali in questi anni di profonda crisi economica, non ha dato i risultati sperati, ampliando 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. Il Premier inglese ha indetto nuove elezioni per ottenere dal voto un indiscutibile *endorsement* sulla negoziazione con l'UE, ma l'esito delle votazioni dell'8 giugno, che non ha premiato il Governo in carica, ha determinato una situazione di grande instabilità. Ad un anno dal giorno del referendum, il 19 giugno la Commissione europea, rappresentata dal capo negoziatore Ue Michel Barnier e il segretario per la Brexit David Davis, hanno avuto il primo incontro e trovato un primo accordo sulle priorità del negoziato e sui tempi che dovrà seguire. Oltreoceano il Presidente americano sta sconfessando tutti gli impegni, presi dal suo predecessore soprattutto per quel che riguarda l'accordo di Parigi sulla salvaguardia del pianeta e le politiche commerciali sul *trade* statunitense.

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 sfida principale da raccogliere sarà quella di porre rimedio alle cause di queste disparità.

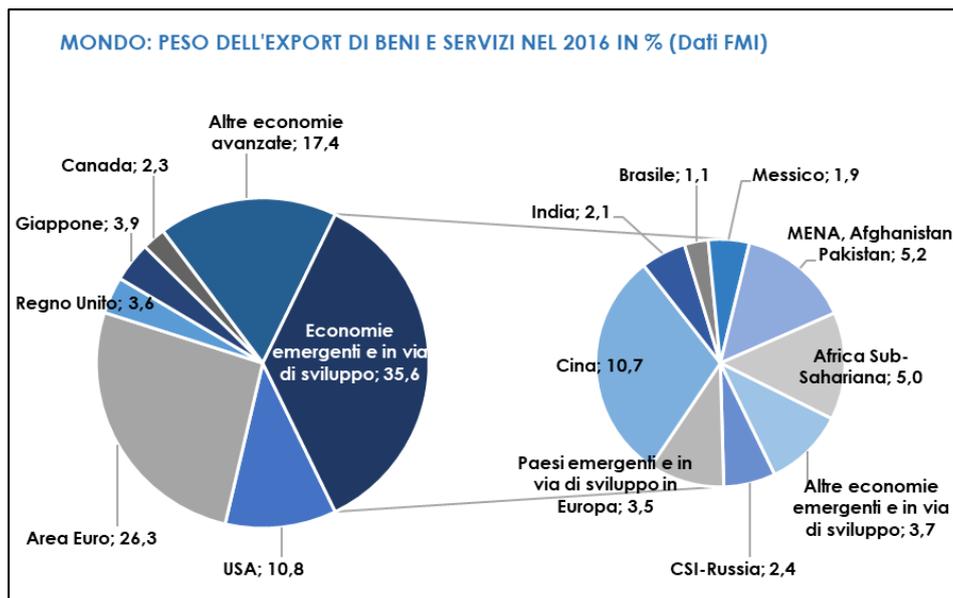
La Commissione europea indica nelle stime di primavera per la zona euro una crescita del Pil nel 2017 dell'1,7% e nel 2018 dell'1,8% (1,6% per il FMI) e per l'UE nel suo complesso la crescita del Pil dovrebbe rimanere stabile all'1,9% per entrambi gli anni (per il FMI +2% nel 2017 e +1,8% nel 2018).

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. L'imponente urbanizzazione e la crescita del potere di acquisto della classe media sono alla base della costante crescita dei consumi interni, non solo nelle cosiddette città di prima fascia (Pechino, Shanghai e Canton), ma anche in quelle di seconda e terza fascia (20 metropoli, ciascuna con 7-10 milioni di abitanti), oltre a numerose altre aree urbane da 3-5 milioni di abitanti.

Le restrizioni sulla produzione di **petrolio**, adottate a fine 2016, hanno determinato un rialzo del prezzo, che nel 2017 è previsto del 21,2% (proiezione a 51,9 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 5,3% (metalli +14,8%) nel 2017.

L'aumento del prezzo aiuterà i paesi produttori ed esportatori di materie prime. Il FMI prevede per Russia e 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. L'area MENA (Medio Oriente inclusi Afghanistan e Pakistan, Nord Africa) registra una crescita dell'economia del 3,9%, prevista indebolirsi nel 2017 a +2,6% e riprendere nel 2018 a +3,4%. L'economia dell'Africa Sub-Sahariana, dopo una crescita media del 5,6% nel decennio 1999-2008 e del 5% dal 2009 al 2014, ha rallentato nel 2015 (+3,4%) e soprattutto nel 2016, registrando l'incremento più basso degli ultimi 20 anni: +1,4%. Le proiezioni stimano una ripresa del 2,6% nel 2017 e del 3,5% nel 2018.

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. Il commercio di beni e servizi in valore è stato stimato dal FMI in 20.522 miliardi di dollari (-2% sul valore del 2015) ed è previsto crescere del 6% nel 2017 e del 5% circa nel 2018.

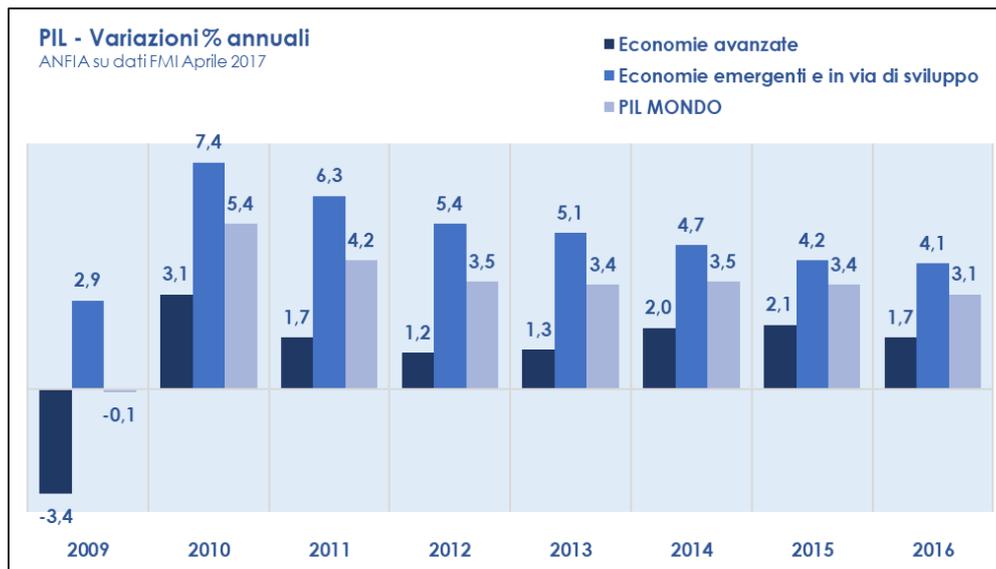


Dati macroeconomici

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	\$ 51,9	\$ 52,0

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

Fonte: FMI - Aprile 2017



► L'industria automotive mondiale

L'andamento dell'industria autoveicolistica, a fine 2016, ha conseguito risultati positivi; la **domanda mondiale di autoveicoli¹ ha riguardato complessivamente 94,1 milioni 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%).

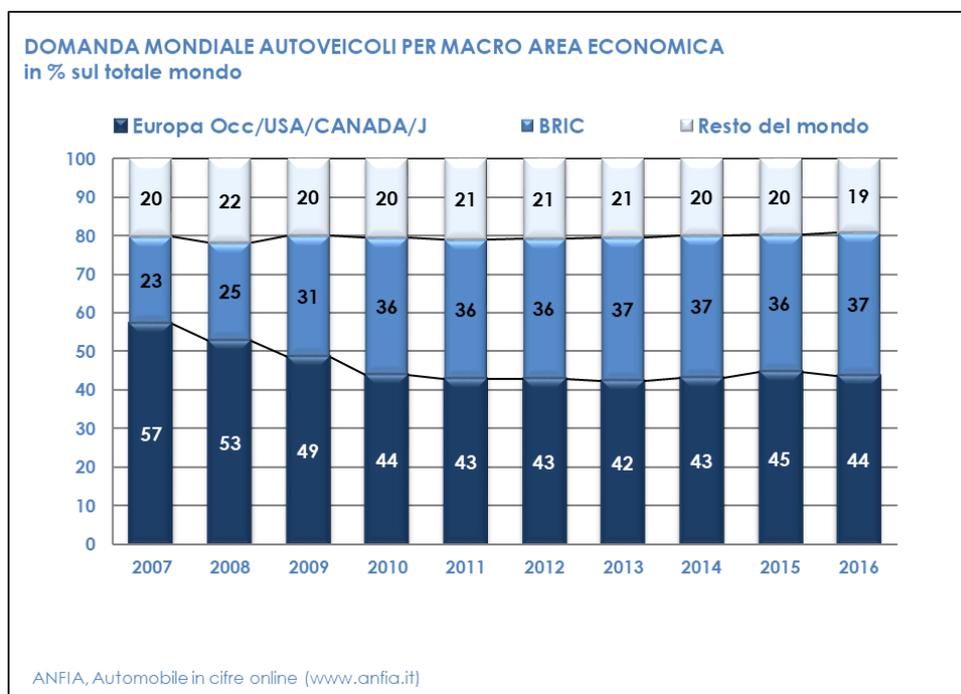
La domanda di autoveicoli in UE-EFTA, dopo anni di segni negativi, è in crescita dal 2014, mentre nel resto dell'Europa risulta ancora debole: -2,5% in Russia e -0,3% in Turchia; in recupero nel resto dell'Europa Orientale (+19%). Nei paesi del Centro-Sud America, il mercato dopo la contrazione del 19% 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, oltre 4,4 miliardi di abitanti su 7,3 miliardi, 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, aumentata di oltre il 30%, (passando da 72 milioni di unità a 94), 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).

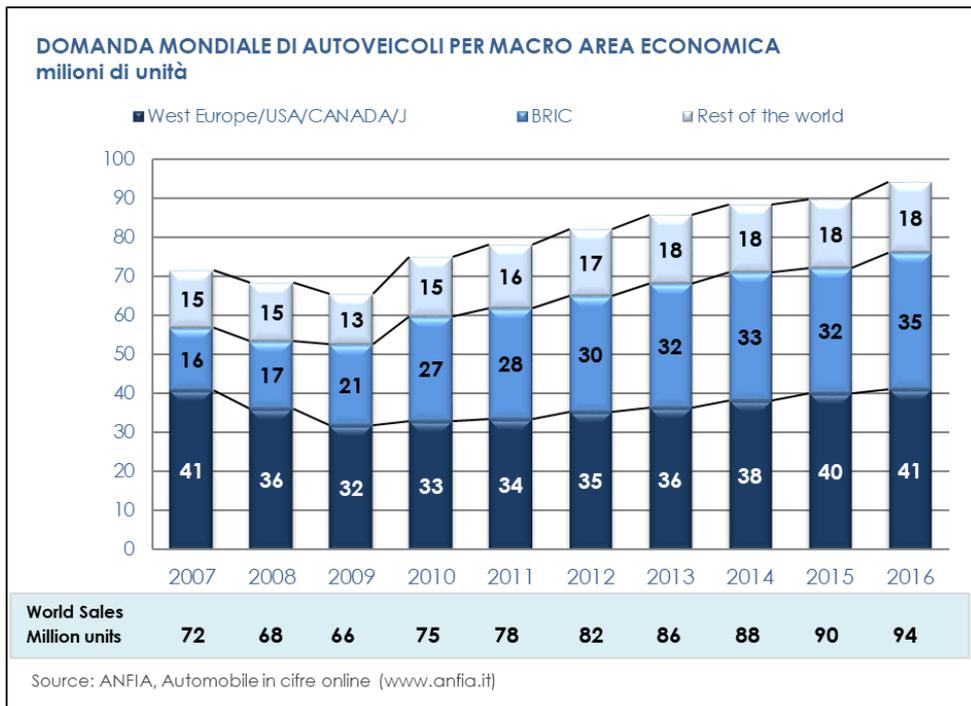
Nel 2016 la domanda mondiale ha riguardato oltre 94 milioni di autoveicoli, le metà nell'area Asia/Pacifico.

In Cina la domanda ha rappresentato il 30% del mercato mondiale di autoveicoli nel 2016, mentre la regione Asia/Pacifico equivale al 50% della domanda globale.



La Triade (Europa Occidentale, USA-Canada, Giappone), ovvero i mercati storici degli autoveicoli, pesano nel 2016 per il 44% di tutte le vendite mondiali, un punto in meno sul 2015 e 13 punti in meno sul 2007.

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

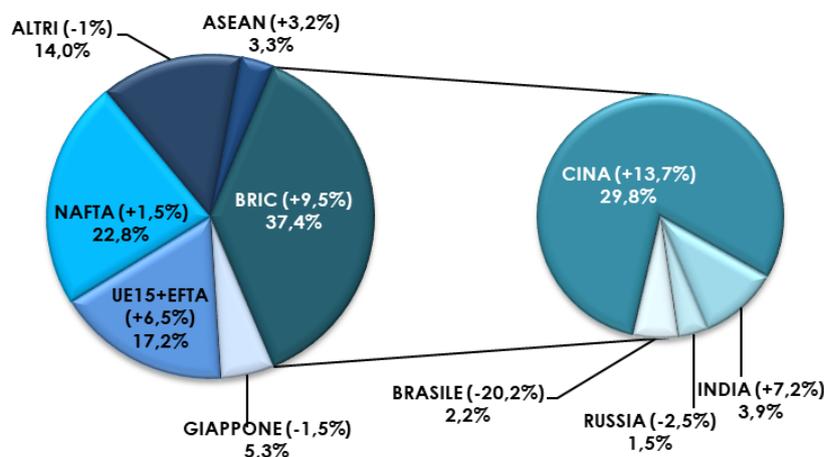


Rispetto al 2007, la domanda mondiale è cresciuta di oltre 22 milioni di autoveicoli, di questi 19 milioni hanno interessato i paesi BRIC.

La domanda di autoveicoli nei paesi industrializzati (Europa Occidentale, USA, Canada e Giappone) ha raggiunto lo stesso volume di vendite del 2007, attorno a 41 milioni di autoveicoli.

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 41 milioni di autoveicoli, dopo il crollo negli anni 2009-2011 a 33 milioni. 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 35 milioni 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 18 milioni di unità.

2016 - Domanda autoveicoli, var. % (2016/2015) e share % sul totale mondo



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

Vendite mondiali di autoveicoli (.000 unità)

Migliaia di unità	2012	2013	2014	2015	2016	var% 16/12	var% 16/15	sh% 2016
MONDO (stime)	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%
CENTRO-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)

Nel 2017 e 2018 la domanda mondiale di autoveicoli, secondo le stime di *Business Monitor International (BMI)*, è prevista crescere rispettivamente del 2,4% e del 4%.

La domanda di autoveicoli in Cina sarà più contenuta nei prossimi due anni (+4,2% nel 2017 e + 3,7% nel 2018, BMI), mentre restano buone le performance del mercato nei prossimi due anni in India (tasso medio di crescita attorno al 5%) e in Iran (tasso medio di crescita superiore al 10%). Negli Stati Uniti le vendite di *light vehicle* negli Stati Uniti sono previste in calo dell'1,8% nel 2017 e in leggero recupero nel 2018 (+0,7%).

Secondo le analisi di *PricewaterhouseCoopers (PwC)* per ANFIA, per il mercato delle autovetture dell'Unione europea allargata all'Efta, è previsto un significativo raffreddamento del tasso di crescita al 2,5% nel 2017, dopo il +6,5% registrato nel 2016, nonostante un quadro sostanzialmente stabile dei fattori esogeni e il sentimento positivo dei consumatori. La spiegazione di questa dinamica è da individuare nel calo della domanda di autovetture nel Regno Unito prevista per il 2017 (-6% sui volumi del 2016). L'aumento graduale del greggio e dei tassi di interesse, potrebbero raffreddare la domanda, che potrebbe essere sostenuta dalla disponibilità del settore automotive ad aggiustare i prezzi delle vetture attraverso sconti ed incentivi ed anche in considerazione della propensione alla spesa dei consumatori. Le vendite di questi ultimi anni nell'area europea non sono state sufficienti a bilanciare la crescita dell'età media del parco circolante. L'attività regolatoria potrebbe essere ulteriormente spronata dalla politica, che sta assumendo un ruolo sempre più attivo nel gestire ed indirizzare il mercato dell'auto, in termini di sostenibilità ambientale e di sicurezza stradale.

La **produzione mondiale di autoveicoli**, sostenuta quindi dall'andamento positivo della domanda, **nel 2016 ha totalizzato oltre 95 mln di unità**, pari ad una crescita del 4,7% sul 2015, la crescita più ampia dal 2012, determinata soprattutto dal buon andamento della produzione in Cina, +14,5%. Nel 2016 l'incremento produttivo mondiale è stato di oltre 4,2 milioni 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 22 milioni 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: 19,1 milioni di unità prodotte nell'ultimo anno contro 19,7 del 2007 (-3%). Nel 2016 l'area Nafta ha registrato il nuovo record assoluto con oltre 18,16 milioni di autoveicoli, superando quello precedente del 2015, che con 17,95 milioni di autoveicoli aveva oltrepassato il picco produttivo conseguito nel 2000 (17,66 milioni 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 5ª posizione; il Messico mantiene la 7ª posizione conquistata nel 2014; la Spagna si conferma in 8ª posizione, conquistata nel 2015, davanti al Brasile, che nel 2016 perde un'altra a posizione a favore del Canada. I paesi BRIC con 36 milioni di autoveicoli (+11% sul 2015) rappresentano il 37,8% della produzione mondiale, grazie ancora alla crescita dei volumi produttivi in Cina (+14,5%) e in India (+8%), mentre Russia e Brasile registrano cali rispettivamente 5,4% e del 11%, comunque dimezzati rispetto ai cali conseguiti nel 2015.

Classifica dei primi 12 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	TAILANDIA	1.909.398	TAILANDIA	1.944.417

*Figures of Business Monitor International for France and Germany

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

Gli autoveicoli leggeri (autovetture +veicoli commerciali leggeri) **prodotti sono stati 91,2 milioni (+4,7% sul 2015)**. Le produzioni di *light vehicle* delle economie tradizionali USA+Canada, Europa Occidentale e Giappone, passano dal 57,5% della produzione mondiale nel 2007 e al 41,3% nel 2016. I paesi BRIC invece passano dal 20,3% di quota nel 2007 al 36,9% nel 2016. I paesi BRIC condividono una grande popolazione (oltre 3 miliardi di abitanti, il 41% della popolazione mondiale), un immenso territorio, abbondanti risorse naturali strategiche, insieme rappresentano il 31% del Pil mondiale e il 15,5% delle esportazioni mondiali di beni e servizi. 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).

Nel mondo sono stati prodotti 22 milioni di autoveicoli in più rispetto al 2007 e 33,6 milioni in più rispetto al 2009, anno di picco della crisi.

In UE28 sono stati prodotti 19,1 milioni di autoveicoli, il 3% in più rispetto al 2015, ma ancora il 3% in meno rispetto al 2007. L'area Nafta consegue un nuovo record produttivo nel 2016 con oltre 18,2 milioni di unità, superando il record del 2015.

Nella classifica dei paesi produttori l'India supera la Corea del Sud e conquista la quinta posizione; il Messico mantiene la settima posizione raggiunta nel 2014; il Canada supera il Brasile, passando dalla decima alla nona posizione.

Produzione mondiale di autoveicoli (.000 di unità)

Migliaia di unità	2007	2009	2014	2015	2016	var% 16/07	var% 16/15	sh% 2007	sh% 2009	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	100,0	100,0
EUROPA	22.846	17.057	20.692	21.436	21.969	-3,8	2,5	31,2	27,6	23,0	23,5	23,0
UE	19.720	15.290	17.390	18.523	19.079	-3,2	3,0	26,9	24,8	19,3	20,3	20,0
UE15	16.686	12.243	13.746	14.685	15.164	-9,1	3,3	22,8	19,8	15,3	16,1	15,9
UE NUOVI MEMBRI	3.034	3.047	3.644	3.838	3.915	29,1	2,0	4,1	4,9	4,0	4,2	4,1
RUSSIA	1.660	725	1.887	1.379	1.304	-21,5	-5,4	2,3	1,2	2,1	1,5	1,4
TURCHIA	1.099	870	1.170	1.359	1.486	35,2	9,4	1,5	1,4	1,3	1,5	1,6
ALTRI EUROPA	367	173	245	176	100	-72,7	-42,8	0,5	0,3	0,3	0,2	0,1
NAFTA	15.426	8.762	17.423	17.955	18.166	17,8	1,2	21,1	14,2	19,4	19,7	19,0
Canada	2.579	1.490	2.394	2.283	2.370	-8,1	3,8	3,5	2,4	2,7	2,5	2,5
Messico	2.095	1.561	3.368	3.565	3.597	71,7	0,9	2,9	2,5	3,7	3,9	3,8
USA	10.752	5.710	11.661	12.106	12.198	13,4	0,8	14,7	9,2	13,0	13,3	12,8
SUD AMERICA	3.699	3.770	3.800	3.015	2.698	-27,1	-10,5	5,1	6,1	4,2	3,3	2,8
Argentina	545	513	617	534	479	-12,0	-10,2	0,7	0,8	0,7	0,6	0,5
Brasile	2.977	3.183	3.146	2.429	2.156	-27,6	-11,2	4,1	5,2	3,5	2,7	2,3
ASIA-OCEANIA	30.715	31.760	47.405	47.879	51.639	68,1	7,9	41,9	51,4	52,6	52,5	54,1
Cina	8.882	13.791	23.732	24.567	28.119	216,6	14,5	12,1	22,3	26,4	27,0	29,5
Giappone	11.596	7.934	9.775	9.278	9.205	-20,6	-0,8	15,8	12,8	10,9	10,2	9,7
India	2.254	2.642	3.845	4.161	4.489	99,2	7,9	3,1	4,3	4,3	4,6	4,7
Sud Corea	4.086	3.513	4.525	4.556	4.229	3,5	-7,2	5,6	5,7	5,0	5,0	4,4
Tailandia	1.287	999	1.881	1.909	1.944	51,0	1,8	1,8	1,6	2,1	2,1	2,0
Iran	997	1.394	1.091	982	1.282	28,6	30,5	1,4	2,3	1,2	1,1	1,3
AFRICA	545	413	720	836	904	65,9	8,0	0,7	0,7	0,8	0,9	0,9

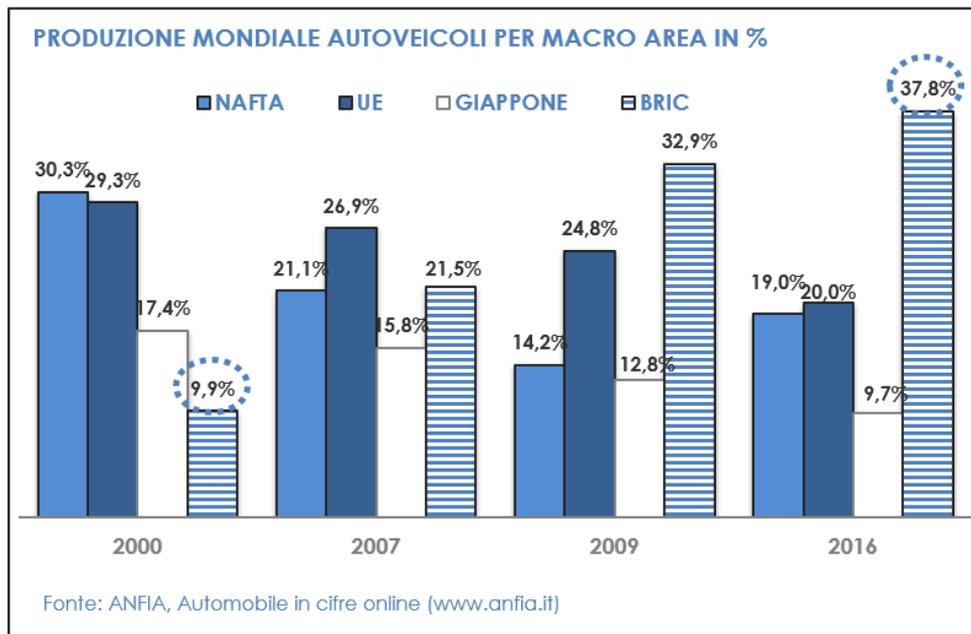
Nel 2016 i BRIC conseguono un nuovo record produttivo con oltre 36 milioni autoveicoli. Nonostante il rallentamento economico cinese e la recessione di Brasile e Russia, le prospettive di crescita di questi paesi rimangono alte.

BRIC	15.773	20.341	32.610	32.536	36.068	128,7	10,9	21,5	32,9	36,2	35,7	37,8
-------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	--------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Ove possibile, esclusi doppi conteggi

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

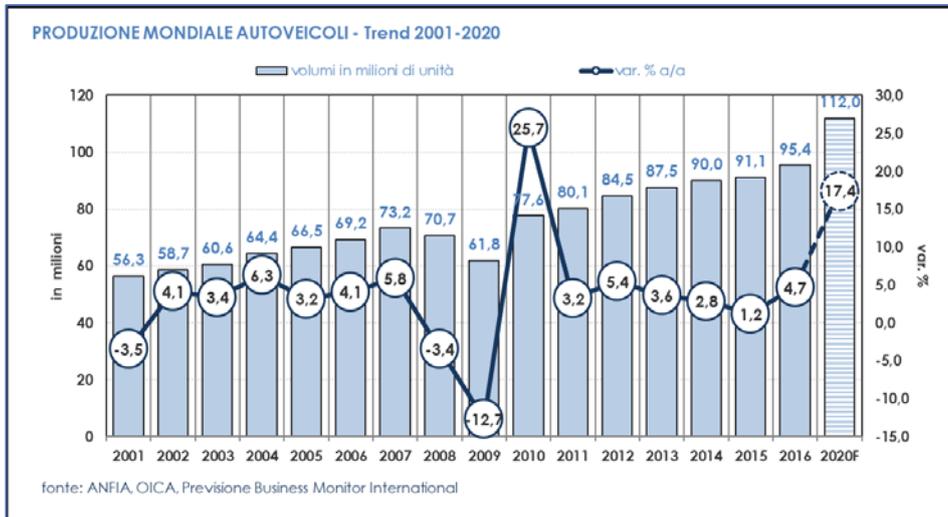
Fonte: ANFIA/OICA



Nel 2000 i BRIC producevano il 10% della produzione mondiale di autoveicoli, che saliva al 21,5% nel 2007 e al 32,9% nel 2009, anno di picco della crisi. Nel 2016 la produzione dei BRIC raggiunge il 37,8% di quota.

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

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.



Nel 2020 la produzione mondiale, secondo le previsioni di Business Monitor International, è prevista superare i 112 milioni di autoveicoli, 17 milioni di autoveicoli in più rispetto al 2016.

La produzione di autoveicoli leggeri² (autovetture + veicoli commerciali leggeri), secondo PwC, è prevista crescere del 2,9% nel 2017 e del 4,8% nel 2018, superando la soglia dei 100 milioni di light vehicle, mentre la previsione per il 2020 è di 107,8 milioni di light vehicles (+16,3% sui volumi del 2016), con un tasso medio annuo di crescita del 3,8%.

Nel 2020 la produzione mondiale è prevista superare i 112 milioni di autoveicoli.

² Autoveicoli leggeri (autovetture+veicoli comm. leggeri) = Light vehicles (cars+light trucks)

► Parco mondiale autovetture

Urban sprawl, crescita demografica, motorizzazione auto

Lo studio "The World's Cities in 2016" delle Nazioni Unite offre un quadro esaustivo sull'evoluzione dell'urbanizzazione su scala mondiale entro il 2030. 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 sostenibile³.

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.

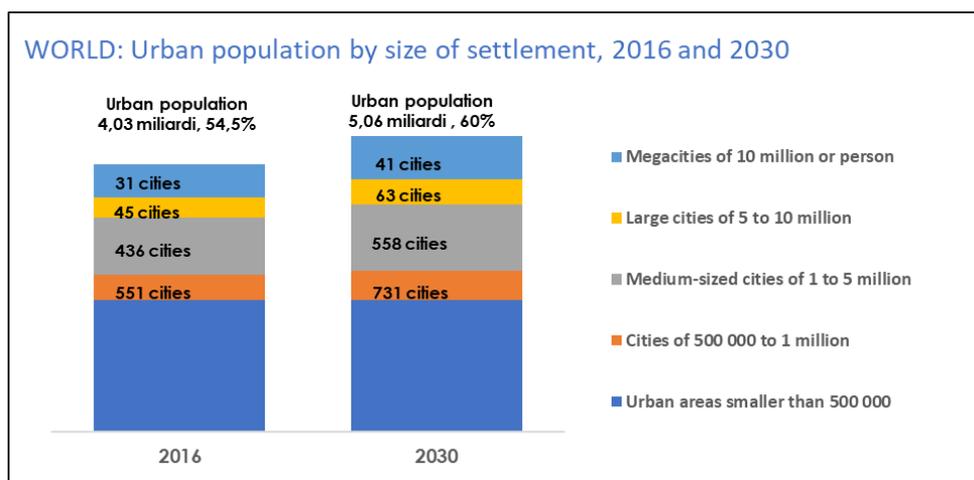
Le **megacities**, con più di 10 milioni di abitanti, sono 31 (di cui 24 locate nel "sud del mondo"), le proiezioni stimano che possano salire a 41 entro il 2030. Nel 2016 la Cina ha 6 mega città e l'India 5. Tokyo, Delhi, Shanghai e Mumbai resteranno, anche nel 2030, le prime quattro città più popolate al mondo. Nel 2030 nelle megacities vivrà l'8,7% della popolazione mondiale.

45 città hanno una popolazione compresa tra 5 e 10 milioni di abitanti. Entro il 2030, 10 di queste città supereranno i 10 milioni di abitanti nel 2030 e una sola (San Pietroburgo) scenderà sotto i 5 milioni di abitanti. 29 città supereranno i 5 milioni di abitanti per la prima volta, in totale sono previste 63 città con una popolazione tra 5 e 10 milioni di abitanti entro il 2030. Le città con una popolazione compresa tra 1 e 5 milioni sono 436 e le proiezioni stimano una crescita a 558 (il 13,4% della popolazione totale), mentre le città da 500mila a 1 milione di abitanti sono 551 e saliranno a 731 entro il 2030.

Negli anni più recenti, le città che hanno visto un calo evidente della popolazione, sono quelle colpite da disastri naturali come New Orleans (distrutta 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.

Pur risultando difficile utilizzare a livello mondiale criteri uguali per definire città o area urbana o metropolitana, lo studio delle Nazioni Unite ha rivisto i dati, cercando un criterio il più possibile omogeneo. Le città contemporanee sono un accentrato residenziale (più o meno pianificato), economico, culturale, amministrativo di una collettività eterogenea sempre meno coesa, formata da gruppi sociali molto diversi, dove aumentano i bisogni e le disuguaglianze e dove diminuiscono le risorse e i servizi pubblici. Le politiche urbane hanno bisogno di forme di **governance** aperte, partecipate e inclusive.

Negli anni più recenti le città che hanno visto un calo evidente della popolazione sono quelle colpite da disastri naturali come New Orleans (distrutta 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.



³ L'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile 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.

Secondo le stime delle Nazioni Unite, la popolazione mondiale crescerà dagli attuali 7,4 miliardi di abitanti a 9,7 nel 2050 (*medium variant projections*).

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 (*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 è un grande fastidio per gli utenti della strada, comporta un enorme spreco di carburante e di produttività, ma soprattutto rappresenta un fattore di rischio grave per la salute delle persone.

Nel 2015 la densità autoveicolistica mondiale è cresciuta del 26% rispetto al 2005, nel mondo circolano 182 veicoli per 1000 abitanti.

La **densità automobilistica nell'UE/Efta è molto alta**: 579 autoveicoli per 1000 abitanti. La flotta in UE è di 256 milioni di autovetture e 38 milioni di 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 21 milioni di autovetture nel 2005 a 136 nel 2015, l'India da 8 a 22 milioni e il Brasile da 19 a 36 milioni, la Russia da 26 a 44 milioni e il Messico da 14 a 27 milioni di auto.

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

La popolazione residente nelle economie avanzate è solo il 14,5% della popolazione mondiale. Cina e India insieme rappresentano il 37% degli abitanti del pianeta e l'Africa Sub-Sahariana il 13%.

L'età media delle autovetture circolanti in UE è salita da 8,4 anni del 2007 a 10,7 anni del 2015 e solo il 5,6% delle autovetture circolanti ha alimentazione alternativa.

► Focus Europa

Oltre 20 milioni di nuovi autoveicoli immatricolati in Europa nel 2016, il 13% in meno del 2007.

Nel 2016 sono stati venduti in **Europa 20,14 milioni di autoveicoli** (+6% sul 2015), così ripartiti: 17,29 milioni di autovetture (+5,8%), 2,85 milioni 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 resto dell'Europa, dopo la pesante contrazione del 2015 del 32%, recupera nel 2016 con il 19% di vendite in più. Il mercato europeo degli autoveicoli nel suo complesso pesa per il 21,4% del mercato mondiale e quello UE-Efta per il 18,7%.

In **Russia**, nel 2016, con 1,4 milioni di autoveicoli il mercato ha subito la quarta flessione consecutiva. Le vendite di autovetture, circa 1,24 milioni, hanno fatto registrare una contrazione del 3,4% rispetto al 2015, che già era pesantemente in contrazione sui volumi del 2014 del 45%. La media delle autovetture vendute nel periodo 2007-2014 è stata attorno a 2,4 milioni di unità. Il FMI ha stimato una variazione positiva del Pil per il 2017 e 2018 dell'1,4%. **Dal mese di marzo 2017, il mercato russo dei light vehicle registra volumi in crescita e a maggio anche a doppia cifra (+15% a giugno e + 7% nel primo semestre).** L'andamento delle vendite sul mercato automobilistico russo sembra muoversi nella giusta direzione e la domanda ha ormai lo slancio per mantenere un buon andamento per tutto l'anno.

In **Turchia** il mercato autovetture cresce del 4% nel 2016 con 757 mila nuove registrazioni, mentre quello di veicoli commerciali e industriali cala del 12%. La domanda complessiva è stata di oltre 1 milione di autoveicoli (-0,3%). **Nella prima metà del 2017 la domanda di autovetture e di veicoli commerciali/industriali risulta in diminuzione rispetto a gennaio-giugno 2016 (attorno al 9%).** Banca Mondiale e OCSE hanno alzato le previsioni di crescita in Turchia dal 3% al 3,5% per il 2017 e dal 3,5% al 3,9% per il 2018 (stima a giugno 2017), mentre le proiezioni del FMI sono più prudenti: +2,5% per il 2017 e +3,3% per il 2018 (aprile 2017).

Il mercato europeo degli autoveicoli nel suo complesso pesa per il 21,4% del mercato mondiale e quello UE per il 18,7%.

In Russia la domanda di autoveicoli subisce la quarta flessione consecutiva. L'andamento positivo della domanda nei primi mesi del 2017 sembra avere lo slancio per mantenere il segno positivo per l'intero anno.

In leggero calo il mercato degli autoveicoli nel suo complesso in Turchia nel 2016, che peggiora nella prima metà del 2017.

Europa – vendite autoveicoli, in milioni di unità

volumi	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Autovetture	19,585	18,781	16,598	16,501	17,168	16,193	15,942	16,119	16,350	17,292
Veicoli Comm. & Ind.	3,479	3,135	2,067	2,348	2,617	2,459	2,400	2,423	2,622	2,845
Totale	23,064	21,916	18,665	18,849	19,785	18,652	18,342	18,542	18,972	20,137
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)

UE+Efta – vendite autoveicoli, in milioni di unità

volumi	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Autovetture	16,114	14,871	14,522	13,832	13,643	12,570	12,344	13,026	14,228	15,160
Veicoli Comm. & Ind.	2,774	2,526	1,706	1,842	2,020	1,778	1,790	1,923	2,163	2,410
Totale	18,888	17,397	16,228	15,673	15,663	14,347	14,134	14,950	16,391	17,571
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)

Autovetture

Nel 2016 in UE+Efta le nuove immatricolazioni di autovetture sono state 15,16 milioni unità, il 6,6% in più rispetto al 2015, ma il 6% in meno rispetto al 2007, pari ad un calo di 953 mila nuove registrazioni, per contro dal 2007 al 2016 la popolazione è aumentata di 13 milioni di abitanti, arrivando nell'ultimo anno ad oltre 524 milioni.

Nel 2016 sono state vendute 29 nuove autovetture ogni 1000 abitanti (33 auto ogni 1000 abitanti in UE15/Efta e 11 in UE13), con differenze molto marcate che oscillano da 88 auto in Lussemburgo a 4 in Bulgaria. In Belgio il rapporto è di 48 auto ogni 1000 abitanti, in Germania e UK 41, in Danimarca 39, in Austria e Svezia 38, in Italia e in Francia 30, in Polonia 10.

I cinque "major markets" dell'Unione Europea hanno totalizzato 11,03 milioni di nuove immatricolazioni di auto (+6,4%). Complessivamente questi mercati rappresentano il 73% del mercato complessivo UE28+Efta e il 64% del mercato continentale. A livello mondiale i cinque major markets europei pesano per il 16% circa.

MAJOR MARKETS EUROPEI – Mercato autovetture, in migliaia di unità

volumi	2007	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	var% 16/15	var% 16/07
GERMANIA	3148,2	2916,3	3173,6	3082,5	2952,4	3036,8	3206,0	3351,6	4,5%	6,5%
UK	2404,0	2030,8	1941,3	2044,6	2264,7	2476,4	2633,5	2692,8	2,3%	12,0%
FRANCIA	2109,7	2251,7	2204,2	1898,8	1790,5	1795,9	1917,2	2015,2	5,1%	-4,5%
ITALIA	2494,1	1962,0	1749,5	1403,3	1304,8	1360,8	1575,9	1826,1	15,9%	-26,8%
SPAGNA	1614,8	982,0	808,1	699,6	722,7	855,3	1034,2	1147,0	10,9%	-29,0%

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

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%. Nell'Europa Occidentale hanno ancora volumi inferiori a quelli del 2007 Finlandia, Grecia, Irlanda, Lussemburgo, Paesi Bassi e Portogallo. I paesi Efta invece registrano complessivamente un mercato del 15% più grande di quello del 2007.

Il mercato tedesco delle autovetture è per il 71% composto da brand tedeschi, di cui il 63% è *made in Germany*. Le vendite di auto di marche estere sono il 29% del mercato, con una quota del 9% di brand giapponesi, del 7% di brand francesi, del 5% di brand coreani, del 2,4% di brand italiani, cresciuti nel 2016 di oltre il 10%.

Il Regno Unito è un mercato d'importazione, infatti l'86% delle auto immatricolate proviene dall'estero, di queste l'80% dall'UE, libero da barriere tariffarie e non tariffarie. La Commissione Europea prevede che la crescita del PIL della Gran Bretagna rallenterà nel 2017, mentre il tasso di inflazione potrebbe salire al 2,5% (+0,6% nel 2016). Inoltre, gli anni a venire potrebbero rivelarsi sfidanti per il mercato del lavoro con un possibile aumento della disoccupazione.

Secondo le previsioni di PwC per ANFIA, il quadro del mercato auto europeo rimane sostanzialmente positivo per il 2017, con una crescita del mercato tedesco del 2% a 3,4 milioni di unità e una crescita del mercato francese del 3,4% con 2,08 milioni. Per l'Italia, in considerazione della significativa domanda di sostituzione inespresa, supportata dallo sviluppo positivo del quadro economico, PwC prevede che il mercato delle auto nuove possa crescere nel 2017 del 7,4% a 1,95 milioni di unità e nel 2018 del 5,1% a 2,05 milioni. L'economia spagnola è cresciuta fortemente nel 2016 e PwC prevede che questo trend continuerà nel breve-medio periodo grazie alla ripresa della domanda interna, che potrebbe ancora essere supportata da ulteriori piani di incentivazione per il rinnovo del parco circolante (stima 2017: +5% e 1,2 milioni di autovetture immatricolate).

In UE/Efta sono state vendute 29 auto nuove ogni 1000 abitanti nel 2016: 33 in Europa Occidentale e 11 nell'area dei nuovi Stati Membri.

I cinque major markets rappresentano il 73% del mercato auto complessivo dell'UE/Efta e il 16% del mercato mondiale.

⁴ Germania, UK, Spagna, Francia e Italia

Tra i major markets, solo il mercato autovetture inglese è previsto in contrazione del 6% con 2,53 milioni di nuove immatricolazioni, prevalentemente per due ragioni: la prima riguarda le negoziazioni legate alla Brexit e il relativo clima di incertezza che sta turbando sia le famiglie che le aziende; la seconda, invece, riguarda il possibile deprezzamento della sterlina che renderebbe sfavorevoli le importazioni e porterebbe ad un aumento del costo dei beni primari ed anche delle vetture nuove.

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 precisi 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 (1,34 milioni di autovetture) e della Slovacchia (1,04 milioni di autovetture), dove il settore dell'auto è diventato un pilastro dell'economia. Il mercato più grande dell'area è la Polonia, con 416 mila 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: 952 mila, di cui il 9% ha fino a 4 anni di età di anzianità, il 37% da 5 a 10 anni, il 54% con più di 10 anni.

Secondo l'alimentazione, il mercato delle auto diesel nell'Europa Occidentale rappresenta il 49,5% delle nuove registrazioni (era il 55,2% nel 2012). In alcuni paesi europei le quote delle vendite di auto diesel sono molto alte, anche se in calo: Irlanda 70%, Portogallo 65%, Italia, Spagna e Austria 57%, Grecia 55%. In **Francia** il mercato delle auto diesel è passato dalla quota del 63,9% del 2014 al 52,1% del 2016 (nel solo ultimo anno ha perso 5,1 punti); nel 2012 le auto diesel rappresentavano il 72,9% di tutto il mercato auto francese. La quota più bassa di auto diesel rispetto al mercato si registra nei Paesi Bassi, 19%, seguita da Norvegia 31%, Finlandia 33% e Danimarca 36% (vedere dati dettagliati su Automobile in cifre online, www.anfia.it).

Nell'UE15/Efta il mercato delle vetture a **benzina** pesa invece per il 45,8%, mentre **le vendite di auto nuove ad alimentazione alternativa⁵ 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 690 mila (+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).

La Polonia ha il mercato di auto nuove più grande tra i nuovi Stati Membri UE, a cui si aggiunge un fiorente mercato d'importazione di auto usate e immatricolate per la prima volta nel Paese.

Nell'UE15/Efta la quota di mercato di auto diesel è del 49,5% nel 2016, quella di auto a benzina il 45,8% e quella di green car il 4,8% (escluso ibride tradizionali).

Nell'UE25/Efta le auto ad alimentazione alternativa vendute nel 2016 raggiungono quasi le 690mila unità: il 44% è ibrido, il 13% a batteria, e il 17% ibrido plug-in, il 26% a gas. Il mercato UE.

UE25/EFTA - Mercato auto ad alimentazione alternativa

	2016	%	2015	%	Var. %
Totale auto elettriche ECV¹	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

¹ include extended range, fuel cell

fonte: ACEA

L'Italia è il paese con il volume maggiore di vetture a trazione alternativa, oltre 185 mila (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 (circa 36mila, in calo del 41% sul 2015).

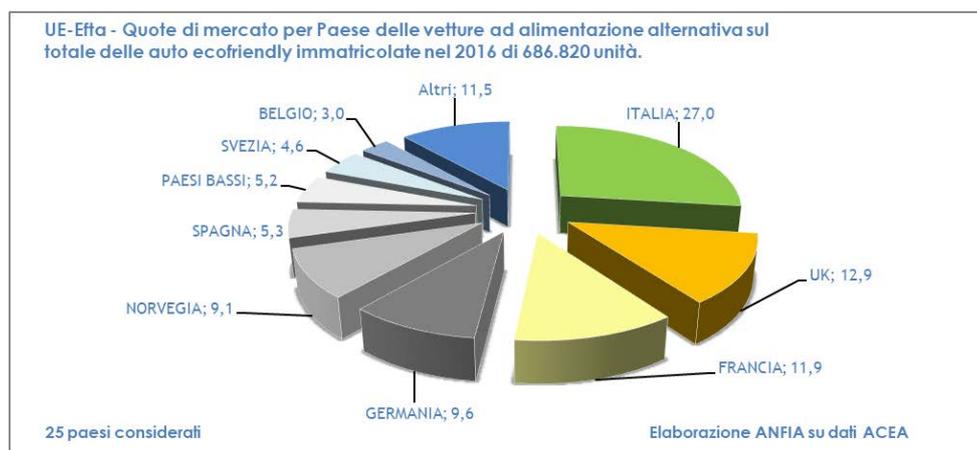
⁵ Dato EEA, pubblicato su ACEA Pocket Guide 2017/2018, include: elettrico, GPL, CNG, etanolo (E85), biodiesel e plug-in ibridi, esclude ibridi

Solo 1 auto ogni 72 immatricolate è elettrica (ECV⁶) in UE25/Efta: il rapporto è di 1 ogni 87 nell'area dei Paesi UE15 e di 1 ogni 9 nell'EFTA, con il record in Norvegia di 1 ogni 3,4. Nell'UE15 sono Olanda e Svezia ad avere il rapporto più favorevole rispettivamente 1 ogni 17 e 1 ogni 28.

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 l'anno prima), in Italia il 10% del mercato (era il 13,4% nel 2015).

I primi 5 mercati a trazione alternativa dell'UE25-Efta, che rappresentano circa il 70% del mercato dell'auto ecofriendly, sono: Italia (27% del mercato UE/EFTA), UK (13%), Francia (12%), Germania (10%) e Norvegia (9%). Nel 2016, primo mercato di auto elettriche è la Norvegia, seguita da UK, Germania, Paesi Bassi e Svezia.

L'Italia è il paese con il volume maggiore di vetture a trazione alternativa, che pesa per il 27% del mercato UE25/Efta, grazie al contributo delle auto a gas. Dopo la Norvegia, l'Italia è anche il Paese con lo share di auto alternative più alto rispetto al proprio mercato. 10%.



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. L'Unione Europea ha raggiunto l'obiettivo di 130 g/km, già nel 2013, due anni prima del termine fissato.

Solo in Estonia le auto nuove vendute hanno ancora valori emissivi superiori a quelli fissati per il 2015 (137 g/km). I Paesi Bassi, con una media di 105,9 g/km di CO₂, hanno raggiunto il livello emissivo più basso tra i Paesi dell'Unione, anche se in aumento rispetto al valore raggiunto nel 2015 che era di 101,2 g/km, conquistato grazie ad un alto volume di auto ECV registrate in quell'anno, diminuito del 49% nel 2016.

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

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 ¼ della domanda europea di autovetture.

I SUV sono sempre più popolari e nel 2016 rappresentano il 26% del mercato UE.

Nel 2016 i brand tedeschi pesano per il 50% del mercato autovetture dell'UE/Efta, con il Gruppo VW che ha il 23,5% del mercato. FCA ha il 6,6% del mercato UE/Efta e ha registrato nel 2016 la migliore performance tra i primi 10 gruppi (+14% sul 2015).

⁶ ECV (auto elettriche a batteria+plug-in+extended range+fuel cell)

Secondo le analisi i PwC⁷ per ANFIA, 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 medie delle nuove flotte di autovetture (espressi come 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 ma 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. Le immatricolazioni di MPV sono invece in calo e risultano al di sotto del livello registrato durante il 2008, anno d'inizio della crisi. Verosimilmente un crescente numero di MPV sarà sostituito nella generazione successiva da crossover che richiamano l'aspetto dei SUV. Mentre **oggi gli acquirenti possono scegliere tra 78 modelli di SUV costruiti in Europa, la disponibilità di MPV si è ridotta a soli 29 modelli.**

Durante tutto il 2016, i maggiori driver economici sono rimasti favorevoli: sia i tassi di interesse che i prezzi dell'energia si sono attestati a livelli bassi – e quindi utili per il mercato automobilistico. Sulla base di questa analisi, il quadro del mercato auto europeo rimane sostanzialmente positivo, dal momento che i clienti necessitano di tempo per esaminare ed adattarsi alle nuove tecnologie e servizi offerti. La divisione del mercato tra vendite dirette ed indirette, ad acquirenti privati rispetto a quelli business, differisce significativamente tra i Paesi europei ed è molto più un riflesso delle politiche fiscali locali, piuttosto che della reale domanda e preferenza degli acquirenti.

PwC prevede un significativo raffreddamento del tasso di crescita del mercato autovetture al 2,5% nel 2017, rispetto al 6,6% del 2016.

Veicoli commerciali leggeri, autocarri medi-pesanti, autobus

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

Il mercato più grande è quello francese con oltre 408 mila unità (+8%), a seguire i mercati del Regno Unito (376 mila unità, +1% sul 2015), Germania (258 mila, +9%), Italia (200 mila, +51%) e Spagna (172 mila, +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 324 mila veicoli, quasi il 26% in meno del 2007. Nel 2016 le immatricolazioni di autocarri medi-pesanti hanno quasi raggiunto le 377 mila 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

La Francia ha il mercato VCL più grande dell'UE/Efta.

⁷ PricewaterhouseCoopers, Marzo 2017

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 ancora inferiori rispettivamente del 35% e del 45% rispetto al 2007.

Nel 2016 risultano in calo solo due mercati: Grecia e Ungheria, Moltissimi mercati hanno conseguito incrementi di vendita a doppia cifra.

La Germania è il primo mercato degli autocarri con ptt superiore a 3500 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 4° mercato dell'Ue allargata. L'Italia è il sesto mercato e registra un balzo delle vendite nel 2016 del 54% sul 2015.

Il comparto dei soli **autocarri pesanti**, con ptt uguale o superiore a 16000 kg, ha totalizzato oltre 292 mila 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 3500 kg) risulta in crescita del 7% circa, con 41.800 nuove immatricolazioni. Tra i major markets, è l'Italia il paese dove si immatricolano meno autobus nuovi, a dispetto della vetustà del parco: solo 2.800, mentre in UK sono 8.800, in Germania 6.700, in Francia 6.600 e in Spagna 3.300.

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

La produzione di **autoveicoli** in Europa ha totalizzato 21,97 milioni di unità nel 2016, il 2,5% in più del 2015. Nonostante l'incremento, la produzione europea è scesa al 23% della produzione mondiale, 0,5 punti in meno rispetto al 2015. In UE la produzione supera nel 2016 i 19 milioni di autoveicoli, il 3% in più del 2015, ma ancora il 3% in meno dei volumi prodotti nel 2007 (19,7 milioni di autoveicoli).

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 2,45 milioni di addetti diretti e 825mila addetti indiretti nella filiera produttiva, pari a 3,3 milioni di addetti diretti e indiretti nel settore produttivo, il 10,9% degli occupati del settore manifatturiero.

Tutto il settore automotive, incluse le attività di commercio, servizi, trasporto e costruzione di infrastrutture dà lavoro a 12,58 milioni di persone (+1,4% rispetto al 2015), pari al 5,7% di tutti gli occupati in UE (dati anno 2015, ACEA).

In Europa (inclusi Turchia, Bielorussia, Kazakhstan, Russia, Serbia, Ucraina e Uzbekistan) operano 292 stabilimenti di produzione e assemblaggio di autoveicoli e motori per un totale di circa 22 milioni di autoveicoli prodotti (18,9 milioni le autovetture prodotte in 137 stabilimenti).

Nel 2016, l'UE esporta oltre i propri confini 6,3 milioni autoveicoli (+3,8%), per un valore di 135,4 miliardi di euro (-3% sul valore del 2015) e ne importa circa 3,4 milioni (+11,8%) per un valore di 45,7 miliardi di euro, che generano un saldo positivo di 89,7 miliardi di euro. 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.

La Germania è il primo mercato di autocarri medi e pesanti dell'UE/Efta, seguito da UK, Francia e Polonia.

La metà degli autocarri pesanti è venduti in soli tre paesi: Germania, Francia e UK.

Tra i major markets europei, l'Italia è il Paese dove si immatricolano meno autobus nuovi.

Nel 2016 sono stati prodotti quasi 22 milioni di autoveicoli (+2,5% sul 2015) in Europa, dove sono dislocati 292 stabilimenti per la produzione e l'assemblaggio di autoveicoli e motori.

La sola UE ha prodotto oltre 19 milioni di autoveicoli, che danno lavoro a 3,3 milioni di addetti e indiretti nel settore produttivo, il 10,9% degli occupati del settore manifatturiero.

Il trade autoveicoli genera un saldo positivo per l'UE di 89,7 miliardi di euro nel 2016. Gli Stati Uniti sono il principale mercato di destinazione di autoveicoli prodotti in UE, mentre Turchia, Giappone e Corea del Sud sono i primi tre mercati di origine di autoveicoli diretti in UE.

Il primo mercato di destinazione delle sole autovetture è quello USA, con una quota del 21%, seguita da Cina e Turchia con il 10%, mentre gli acquisti di auto sempre in volume provengono per il 23% dalla Turchia, il 20% dal Giappone e il 14% dalla Corea del Sud (dati Eurostat).

La Germania è il primo paese produttore del continente con 6,2 milioni di autoveicoli prodotti, seguita da Spagna (2,9 milioni), Francia (2,1 milioni) e Regno Unito (1,8 milioni). **L'Italia è il 6° produttore di autoveicoli dell'area (1,1 milioni), dietro alla Repubblica Ceca (1,35 milioni) 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.

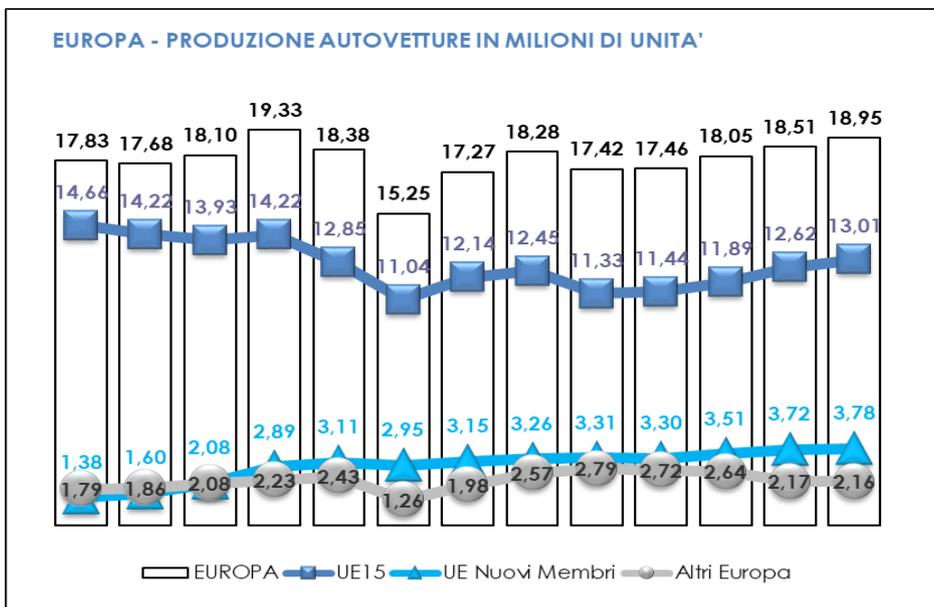
Fuori dall'UE, la **Turchia**, è diventato un importante sito produttivo, gli autoveicoli prodotti nel 2016 sono stati 1,49 milioni (+9% sul 2015), il 35% in più della produzione del 2007. Gran parte della produzione è destinata all'export. Molti costruttori hanno delocalizzato qui le loro produzioni, 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 2,23 milioni di unità prodotte nel 2012 a 1,3 milioni nel 2016.

Autovetture

In Europa le **autovetture** prodotte sono state oltre 18,9 milioni, +2,5% sul 2015, ma ancora al di sotto dei volumi del 2007, anno record di produzione con oltre 19,3 milioni di unità.

Nel 2009, la crisi finanziaria ed economica globale ha colpito pesantemente l'Europa Occidentale e la Russia, le cui produzioni hanno registrato rispettivamente un crollo sull'anno prima del 14% e del 59%.



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

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

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

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

Le vetture prodotte in Europa rappresentano il 26% della produzione mondiale.

Veicoli commerciali e industriali

I **veicoli commerciali leggeri (VCL)** prodotti in Europa nel 2016, secondo i dati di OICA, sono stati 2,48 milioni +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 506 mila VCL, seguita da Spagna con oltre 505 mila, Francia con 456mila e Italia con 344mila.

La produzione europea di **autocarri** rappresenta solo il 13% della produzione mondiale con appena 478 mila 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 60 mila 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 12 mila autobus, il 51% in più del 2015, secondo i dati OICA. Seguono le produzioni di Svezia, Germania, Polonia, Repubblica Ceca e Francia.

► Focus Nafta

Nel 2016 volumi record: 21,5 milioni di autoveicoli immatricolati

Nel 2016 nell'area NAFTA sono stati immatricolati circa 21,5 milioni di "motor vehicle", con una crescita dell'1,5% sul 2015, che risultava in aumento del 6,2% sul 2014. Il mercato, dopo la pesante contrazione nel 2009 (12,86 milioni di autoveicoli venduti), risulta in crescita costante dal 2010, nel 2014 supera i livelli del 2007 e nel 2015 consegue un nuovo record di vendite, superato per 324 mila unità nel 2016.

Sono state vendute nell'area NAFTA complessivamente 8.598.116 autovetture (-5,7% sul 2015). Il segmento dei light vehicle totalizza 21 milioni 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%.

Nuovo record di vendite nell'area Nafta con 21,5 milioni di autoveicoli.

NAFTA - MERCATO AUTOVEICOLI, in milioni di unità e numeri indice (Anno base 2007=100)

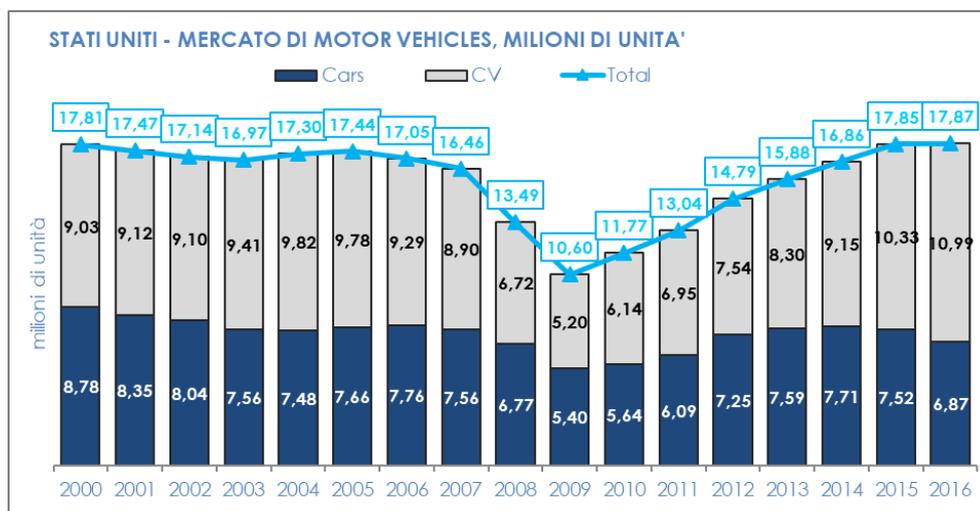
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Volumi	19,301	16,241	12,860	14,204	15,601	17,530	18,766	19,928	21,172	21,496
Numeri indici	100	84	67	74	81	91	97	103	110	111

Fonte: 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, crollo del 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 17,46 milioni di nuove immatricolazioni (+0,4%), di cui il 78% di produzione domestica. I Costruttori che hanno incrementato le vendite di LV nel 2016 sono Honda, Hyundai, Jaguar Land Rover, Kia, Mitsubishi, Nissan, Porsche, Subaru, Tesla (+67% con circa 42 mila immatricolazioni) e Volvo. 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%.

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



I marchi storici americani hanno venduto complessivamente 7,81 milioni di *light vehicle* (-0,7%), pari al 44,7% del totale venduto: FCA ha totalizzato 2,23 milioni di nuove registrazioni con una quota del 12,8%, Ford 2,54 milioni con una quota del 14,6% e GM 3,04 milioni con una quota del 17,4%.

Le vendite di marche giapponesi, che rappresentano invece il 38,2% del mercato totale (6,67 milioni di LV), sono aumentate dell'1,4% sul 2015. Le marche coreane hanno registrato un aumento del 2,5% con 1,42 milioni di LV venduti. Le nuove registrazioni dei brand tedeschi hanno consuntivato 1,33 milioni di unità (-4%), con uno share del 7,6%.

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, a gennaio 2017, è risultato di 0,66 US\$ per litro, mentre nello stesso periodo il prezzo medio nel mondo era di 1,03 US\$/litro e di 0,91 US\$/litro per il diesel (Fonte globalpetrolprices.com).

I CUV (crossover utility vehicles) hanno raggiunto il 32,2% del mercato *light vehicle*, con oltre 5,62 milioni di veicoli (+7,7%); il segmento *small cuv* registra l'incremento maggiore, +26%; il 31% dei CUV venduti è d'importazione.

I SUV, con 1,33 milioni 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 2,6 milioni di veicoli, aumentano del 5,9%. I segmenti delle autovetture *small* e *middle* hanno un mercato complessivo di 5,46 milioni 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).

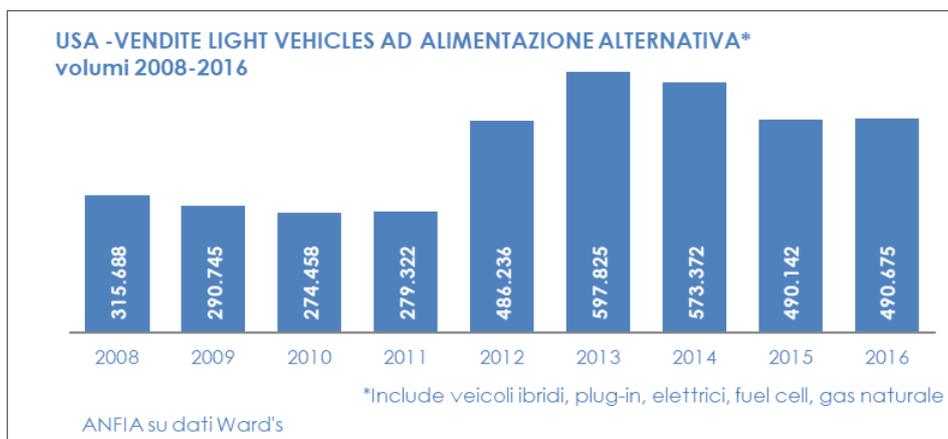
Per il 2017 è prevista una flessione della domanda di *light vehicle* (-1,8% previsioni BMI), conseguente al lungo trend di crescita e alle alternative meno costose offerte dal mercato dell'usato, anch'esso con un trend positivo iniziato nel 2013. La domanda di autovetture registrerà una flessione attorno al 6%. Il calo delle vendite e l'aumento dell'automazione nelle fabbriche difficilmente porterà ad un incremento dell'occupazione nel settore.

Nel 2017 per la produzione di autovetture è prevista una contrazione dei volumi del 7%.

Veicoli ibridi-elettrici: 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. E' cambiato, tuttavia, il peso tra vetture e *light truck*, i quali, nel 2016, hanno conquistato il 18,7% del mercato LV ad alimentazione alternativa a fronte del 5,1% del 2015. Il mercato risulta composto da 399 mila autovetture (-14%) e circa 92 mila *light truck* (+271%), di cui oltre 151 mila *light vehicle* "EV, plug-In, fuel cell", il 31% in più del 2015.

Negli USA il prezzo medio della benzina a gennaio 2017 era di 0,66 US\$ per litro contro una media mondiale di 1,03 US\$.

*Nel 2016 sono stati immatricolati oltre 151 mila *light vehicle* EV, plug-in, FC, il 31% in più del 2015.*

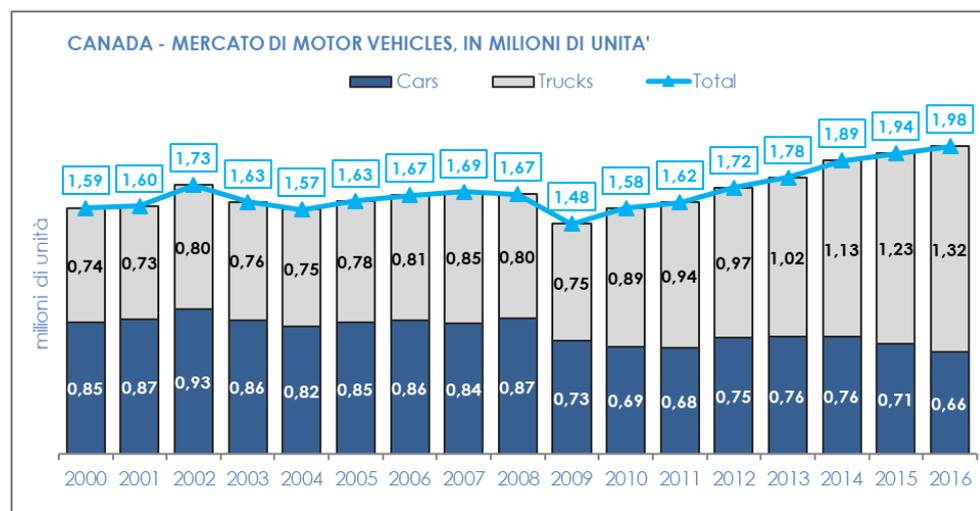


Per quanto concerne il comparto degli autocarri medi-pesanti, nel 2015 era stato raggiunto il livello più alto di vendite dal 2006, con oltre 449mila mezzi venduti (+10,5%). Nel 2016 le nuove registrazioni di autocarri medi-pesanti sono 401mila, con un calo dell'11%. E' la classe dei veicoli pesanti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

Negli Stati Uniti, il parco circolante continua a crescere sia in volume che in anzianità: 264 milioni di autoveicoli sulla strada al 1° gennaio 2016 (stima IHS), 6,1 milioni in più rispetto all'anno precedente e un'anzianità che sale a 11,6 anni per i light vehicle. Le auto circolanti sono il 44% del parco, i light truck il 51% e gli autocarri medi-pesanti il 5%. Sono stati rottamati più di 11 milioni di veicoli, il 4,3% del parco. La percorrenza media di un light vehicle è di 18.200 km all'anno.

Negli USA il parco circolante dei light vehicles ha un'anzianità media di 11,6 anni.

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%.

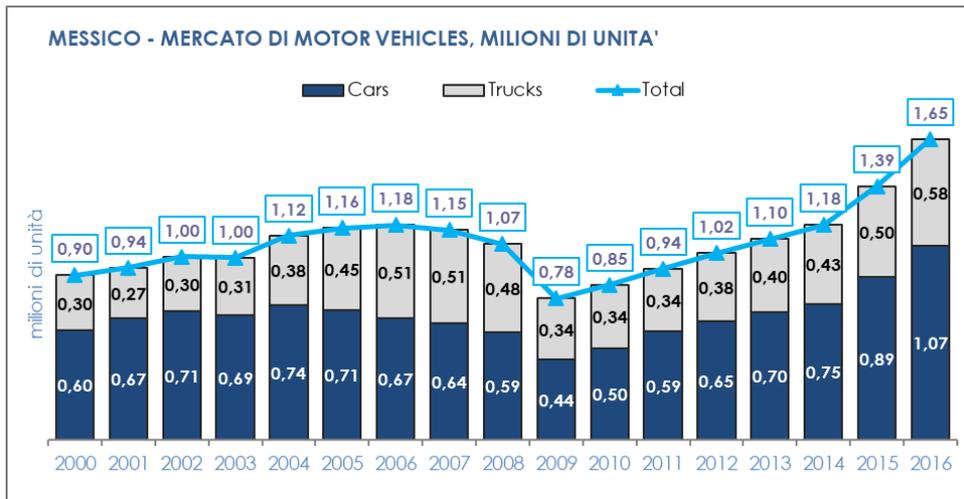
I Big Three, con circa 846 mila nuove registrazioni di *light vehicle* e una quota del 43% sul totale venduto, crescono del 2%. I brand giapponesi detengono il 34% del mercato e risultano in aumento del 3,7%; i brand coreani aumentano del 3% e ottengono l'11% del mercato; i brand tedeschi registrano complessivamente gli stessi volumi del 2015 (9,8% di share), grazie al buon andamento di Audi, BMW, Daimler e Porsche, controbilanciato dal calo di VW (-15%).

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 e risulta in costante crescita dal 2009 (439 mila immatricolazioni). Le vendite di *light trucks* sono state 537.760 (+17% sul 2015). Complessivamente la domanda di *light vehicles* ha superato 1,6 milioni 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.

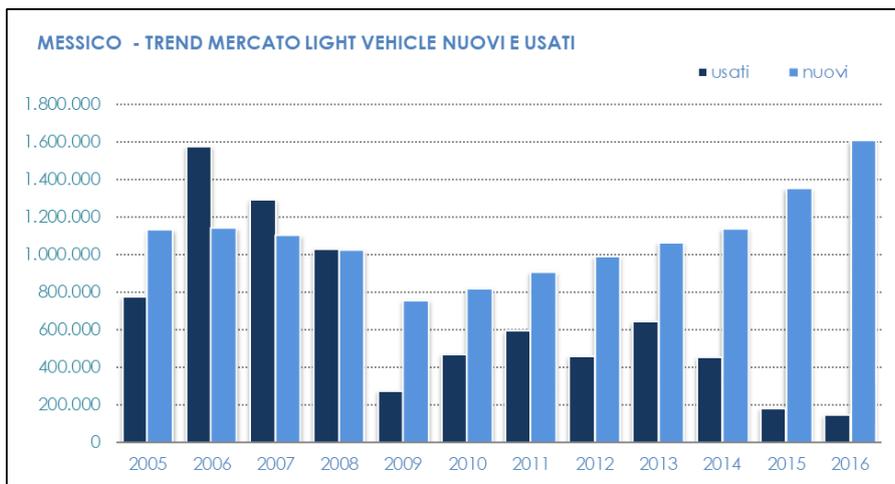
In Messico la domanda di autovetture ha superato nel 2016 per la prima volta il milione di unità.



Nel 2016 la domanda di autoveicoli in Messico ha conquistato il record assoluto di vendite.

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.

Il mercato dei veicoli nuovi è stato spinto sia dalle restrizioni imposte all'importazione di auto usate dagli Stati Uniti, sia dalle migliorate condizioni di accesso al credito e dal flusso delle rimesse dei lavoratori messicani emigrati.



Il numero di autoveicoli leggeri usati d'importazione si è ridotto ad un decimo rispetto ai volumi del 2006.

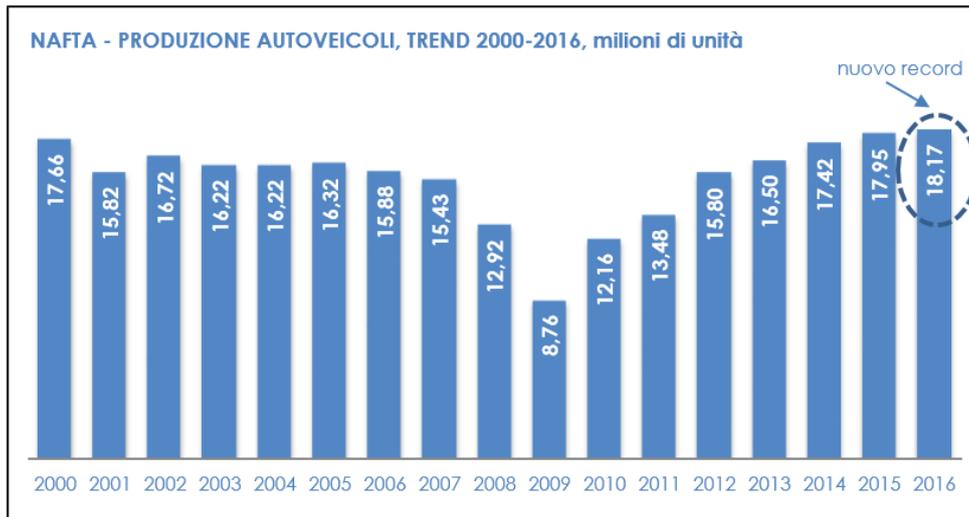
I consumatori continueranno, quindi, a guardare al mercato degli autoveicoli leggeri nuovi. **Le previsioni di vendita per il 2017 sono state riviste al ribasso da Business Monitor International, a +3,6% per le autovetture e a +2% per i veicoli commerciali leggeri, come conseguenza della caduta del clima di fiducia dei consumatori.** Anche l'aumento aumento dell'accisa del 20% sui carburanti, adottato dal Governo per mettere in ordine i conti dello Stato e assicurarsi di avere coperture economiche sufficienti, può contribuire a deteriorare la domanda di autoveicoli nuovi. I consumatori a basso reddito, che sono la vera novità della crescita del mercato dell'auto di questi ultimi due anni, sono i più esposti ai costi crescenti dei carburanti. Possono deprimere il mercato auto anche le incertezze legate alla revisione dell'accordo NAFTA da parte del Governo di Trump, che intende frenare le importazioni di autoveicoli dal Messico e fare pressione sui costruttori di Detroit per un ritorno della produzione in USA.

Le previsioni del FMI stimano una crescita dell'economia nel 2017 e 2018 rispettivamente dell'1,7% e del 2%.

Con 18,16 milioni di autoveicoli prodotti, l'area NAFTA nel 2016 conquista un nuovo record

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 8,76 milioni di veicoli. 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, 21,5 milioni di nuove registrazioni, il miglior risultato di sempre dell'area Nafta.

Nel 2016, l'area NAFTA consegue un nuovo record produttivo con oltre 18,16 milioni di autoveicoli, grazie al buon andamento della domanda interna che ha raggiunto, nello stesso anno, il livello record di 21,5 milioni di nuove immatricolazioni.



Le autovetture prodotte nell'area sono state 6.729.582 (-4,1% sul 2015), i light trucks 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 vehicles" ha totalizzato un volume produttivo domestico di 17.745.091 unità (+1,7%).

Le Big Three (FCA, Ford, GM), con 9,3 milioni di veicoli e una leggera flessione dello 0,5%, detengono il 51% della produzione domestica: FCA con 2,5 milioni di veicoli prodotti ha raggiunto la quota del 14% della produzione complessiva nell'area NAFTA, Ford e GM producono rispettivamente il 17% e il 20% dei volumi complessivi di autoveicoli. Gli altri Costruttori hanno prodotto il 49% del totale e realizzato un incremento del 3% grazie ai brand giapponesi, che hanno registrato un aumento del 4% dei loro volumi produttivi con 6,4 milioni di unità e una quota del 35%. I brand tedeschi hanno prodotto complessivamente 1,2 milioni di veicoli (-1% e 7% di quota), penalizzati dalla produzione di Volkswagen in calo del 5%. I marchi coreani hanno prodotto il 4,7% del totale, con un incremento sui volumi del 2015 del 13,4%.

La presidenza di Donald Trump ha sollevato in modo significativo i rischi di una flessione degli investimenti diretti esteri verso l'industria automobilistica del Messico. Le minacce di protezionismo (alta è la pressione politica sui Detroit Three per spostare l'attività produttiva negli States) e la linea restrittiva sulle politiche dell'immigrazione adottate dal nuovo Governo USA minacciano la competitività dei produttori nordamericani in Messico, in particolare di quelle case automobilistiche che hanno una pesante dipendenza dalla produzione messicana, indispensabile per mantenere le quote nel mercato statunitense, grazie all'elevata redditività (per esempio la produzione di "small cars" negli USA sarebbe un business in perdita).

Le minacce di protezionismo (alta è la pressione politica sui Detroit Three per spostare l'attività produttiva negli States) e la linea restrittiva sulle politiche dell'immigrazione adottate dal nuovo Governo USA minacciano la competitività dei produttori nordamericani in Messico.

La 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 le importazioni di autoveicoli, componenti e motori valgono 350 miliardi di dollari, 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.

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 12,77 milioni.

La produzione di "light trucks" 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.

In **Canada**, la produzione di autovetture, 802.057 unità, è risultata in flessione del 9,7% nel 2016, mentre è cresciuta quella dei light trucks, 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 1,68 milioni di unità. Nel 2012 ha superato per la prima volta i 3 milioni di autoveicoli prodotti. AMIA, l'associazione nazionale di settore, stima per il 2017 un aumento dei volumi produttivi dell'8%, che potrebbe sfiorare i 4 milioni di unità

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 3.457.204 unità (+2%), l'80% è destinato ai mercati esteri, in particolare verso USA e Canada (86%), Centro-Sud America (7%), Asia (1%), Europa (4%). Sono calati i flussi verso il continente asiatico (-65%) e l'Europa (-20%).

Nella prima metà del 2017 la produzione di light vehicle risulta in crescita del 14% e così le esportazioni.

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.

La produzione ha riguardato: 1.993.168 vetture (+1,3%), 1.464.036 light trucks (+3%) e 140.258 autocarri medi-pesanti (-21%). I primi 5 produttori di autoveicoli in Messico sono nell'ordine: Nissan, General Motors, FCA, Volkswagen e Ford.

In USA, nel 2016, le importazioni di autoveicoli, componenti e motori valgono 350 miliardi di dollari, mentre le esportazioni ne valgono 150.

L'amministrazione Trump preme per modificare l'accordo NAFTA.

Il Canada è il nono paese produttore di autoveicoli nel mondo.

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

Il Messico ha raddoppiato i volumi produttivi rispetto al 2005.

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.

► Focus Sud America

Domanda interna in contrazione e calo dell'export.

Le vendite di autoveicoli in Centro e Sud America risultano in calo dal 2014. Nel 2016 il mercato dell'area, con 4,05 milioni 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 2011-2013, la domanda di autoveicoli si era assestata su livelli piuttosto alti, attorno a 892 mila 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 644 mila autoveicoli venduti e nel 2016 con oltre 709 mila (+10%), così ripartiti: 525 mila autovetture (+9%) e 184 mila 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. **Le condizioni sono favorevoli per un andamento positivo delle vendite di autoveicoli fino al 2019.**

In **Brasile**, nel 2016 sono immatricolati 2,05 milioni 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 3,8 milioni di veicoli, il mercato si è quasi dimezzato (-46%).

Nel 2016 le vendite di autoveicoli di produzione nazionale sono 1,78 milioni (-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. L'accordo sulla quota per il commercio di veicoli, tra Brasile e Messico, scadrà invece nel 2019.

I veicoli d'importazione venduti nel 2016 sono ammontati ad appena 270 mila, 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: 1,68 milioni di autovetture (-21%), 312 mila veicoli commerciali leggeri (-34%), 50.500 autocarri medi-pesanti (-29%) e 11.200 autobus (-33%).

Le vendite di *light vehicles* alimentati a benzina+etanolo rappresentano l'88% del mercato, quelle a benzina il 4% e diesel il 8%. Le vendite di autovetture con cilindrata inferiore a 1000 cm³, il 33,6% del mercato, calano del 21% sul 2015, mentre quelle tra 1000 e 2000 cm³, il 64,9% del mercato, si riducono del 20%. Il segmento delle vetture con cilindrata superiore a 2000 cm³, l'1,5% del totale mercato, cala del 49%.

FCA mantiene la leadership del mercato dei *light vehicles* col 18,4% di quota, seguita da GM (17%) e Volkswagen (11,5% di share).

Le previsioni per il 2017 stimano una ripresa delle vendite di autoveicoli nuovi attorno al 4,7%.

Nel Centro-Sud America cala la produzione di autoveicoli dell'11%.

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

Nel 2015 in **Argentina** sono stati prodotti 479 mila 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 (791 mila autoveicoli).

L'aumento della specializzazione nella produzione di pick-up sta aiutando l'Argentina a diventare un *hub* di esportazione regionale per i pick-up e a rafforzare la competitività internazionale contro i suoi rivali latinoamericani.

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

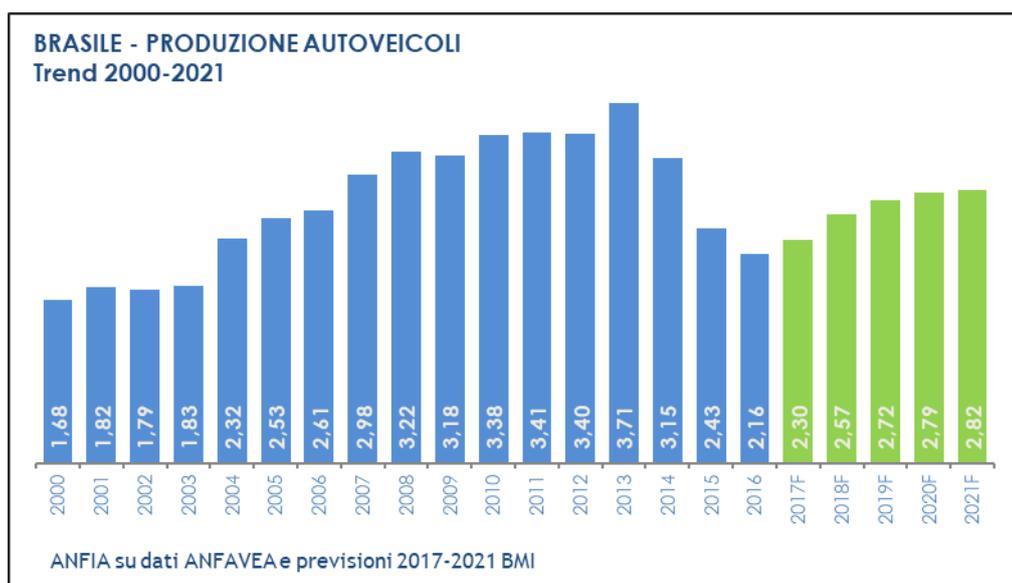
Complessivamente sono usciti dagli stabilimenti brasiliani 2,16 milioni di autoveicoli nel 2016. Gli occupati del settore automotive sono scesi a 121 mila a dicembre 2016 da 130.500 di dicembre 2015.

In controtendenza rispetto a vendite e produzione, l'export di autoveicoli assemblati aumenta del 25%, con 520 mila unità destinate all'estero. In valore l'export degli autoveicoli ha toccato gli 8,9 miliardi di US\$, con un aumento dell'1,1% sui valori del 2015.

Nel 2017 la produzione di autoveicoli in Brasile è prevista aumentare del 6,5%. La crescita dell'economia sarà debole +0,7% nel 2017 e il tasso di disoccupazione si manterrà elevato. Nel 2018 il FMI ha previsto un aumento del PIL dell'1,7%.

Dal 2013 al 2016 la produzione di autoveicoli è passata da 4,6 milioni di autoveicoli a 2,7.

Nel 2000 il Brasile si posiziona al 12° posto nella classifica mondiale dei paesi costruttori, nel 2013 sale all'8°, ma l'anno successivo è superato dal Messico. Nel 2015 perde un'altra posizione, superato dalla Spagna e nel 2016 scende al 10° posto, dietro al Canada.



► Focus Asia/Oceania

La domanda aumenta dell'8% nel 2016, superando i 47 milioni di autoveicoli nuovi venduti, il 50% della domanda mondiale

Nel 2016, le vendite hanno totalizzato 47,1 milioni 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 45,8 milioni di autoveicoli venduti, con un tasso medio annuo di crescita dell'8,2% dal 2007 al 2016, mentre la domanda in Oceania vale 1,3 milioni di autoveicoli. La regione, senza Oceania, Cina e Giappone, totalizza nel 2016 circa 12,8 milioni di autoveicoli venduti (+1,5% sul 2015).

DOMANDA DI AUTOVEICOLI IN ASIA/OCEANIA (In milioni di unità)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var.% 2016/15	CAGR 2007-2016
Asean	1,873	2,086	1,875	2,505	2,602	3,469	3,559	3,171	3,053	3,150	3,2	5,9%
Sud-Est Asiatico	3,741	3,549	4,135	5,091	5,426	5,663	5,336	5,482	5,996	6,224	3,8	5,8%
Giappone	5,354	5,082	4,609	4,956	4,210	5,370	5,376	5,563	5,047	4,970	-1,5	-0,8%
Cina	8,792	9,381	13,645	18,062	18,505	19,306	21,984	23,499	24,662	28,028	13,7	13,7%
Iran	1,038	1,190	1,320	1,643	1,688	1,044	0,993	1,288	1,222	1,449	18,5	3,8%
Altri	1,687	1,793	1,657	1,867	1,892	2,170	2,327	2,464	2,321	1,954	-15,8	1,6%
ASIA	22,485	23,081	27,242	34,123	34,323	37,022	39,574	41,466	42,300	45,774	8,2	8,2%
OCEANIA	0,987	1,138	1,028	1,137	1,110	1,229	1,264	1,255	1,303	1,338	2,7	3,4%

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 anni, 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.

La **Cina** è diventato il più grande mercato del mondo, superando nel 2010 le aree NAFTA (14,2 milioni di veicoli) e UE/Efta (15,7 milioni di veicoli).

Già nel 2012 la domanda di autoveicoli rappresenta circa un quarto delle vendite mondiali (24% di share), con 19,3 milioni di autoveicoli venduti. Nel 2013 le immatricolazioni sono cresciute del 14%, totalizzando circa 22 milioni di autoveicoli. Nei due anni successivi la domanda rallenta e cresce del 7% nel 2014 e del 5% nel 2015. Nel 2016, a sorpresa rispetto alle aspettative di inizio anno, il mercato cinese chiude con un nuovo record vendite: oltre 28 milioni 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 24,38 milioni 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 (17,6 milioni di esemplari venduti, inclusi gli "small SUV" e una crescita tendenziale del 21%).

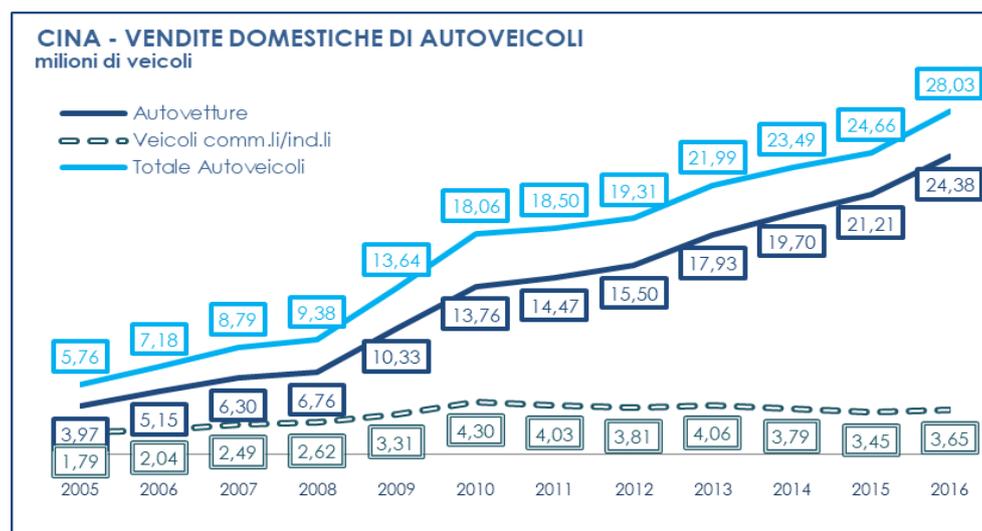
In Asia oggi circola 1/3 del parco mondiale.

La Cina è il primo mercato autoveicolistico mondiale da 8 anni, ossia dal 2009 anno in cui superò i volumi degli Stati Uniti.

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. I **brand cinesi**, nel 2016 ottengono un buon risultato: 10,5 milioni di auto vendute, + 20% sul 2015 e il 43% di share. Nello specifico, le vendite di SUV (5,3 milioni) e MPV (2,2 milioni) di brand cinesi crescono rispettivamente del 58% e del 20%.

Le vendite di SUV in Cina rappresentano il 37% del mercato auto.



Nel 2016 le vendite di "new energy vehicle"⁸ raggiungono le 507 mila unità (+53% sul 2015), ripartite in 409mila BEV (a batteria) e 98 mila PHEV (ibride plug-in). Il solo segmento delle vetture ha contato 257mila BEV e 79mila PHEV, mentre i veicoli commerciali BEV venduti sono stati 152 mila e quelli PHEV 19 mila.

I veicoli elettrici hanno mercato soprattutto nelle aree costiere del sud-est della Cina, principalmente nelle città colpite dalle restrizioni sulla concessione delle targhe per l'immatricolazione di veicoli nuovi, come Beijing, Shanghai e Tianjin.

I veicoli elettrici venduti nel 2016 toccano le 507 mila unità.

Per quanto concerne la domanda complessiva di **veicoli commerciali e industriali**, nel 2016 il mercato ha registrato un incremento del 6% con 3,6 milioni di unità, così ripartiti: 2,5 milioni di light trucks (-1,4%) e 1,1 milioni 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.

Il mercato degli autocarri pesanti è ad un punto di svolta, l'attenzione sul prodotto sta virando dal prezzo alla qualità del veicolo: nel 2017 introdotti nuovi regolamenti per masse e dimensioni a gennaio e nuovi standard emissivi a luglio.

⁸ New energy vehicle=passenger cars+CVs / Autoveicoli ad alimentazione alternativa.

Nel 2016 il **mercato dell'usato** ha riguardato oltre 10 milioni di veicoli, il volume è previsto raddoppiare entro il 2020. Il rapporto tra veicoli nuovi e usati è di 2,61/1. Una leva alla crescita del mercato dell'usato viene dalle vendite online, molte compagnie stanno investendo nell'e-commerce di veicoli usati, spingendo il settore. Una limitazione all'espansione del mercato dell'usato può essere determinata dalle restrizioni che alcuni Governi locali hanno imposto sui veicoli con standard emissivi non adeguati e che provengono da altre regioni, nello sforzo di ridurre l'inquinamento atmosferico (dati CADA, China Automobile Dealers Association).

Le previsioni di BMI stimano una crescita contenuta della domanda cinese di autoveicoli per il 2017 attorno al 4%, per effetto della riduzione dei benefici fiscali sull'acquisto di auto con motori piccoli e per il rallentamento dell'economia in generale.

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 4,97 milioni di autoveicoli, di cui 4,15 milioni di autovetture (-1,6%).

Nel 2016 le immatricolazioni di **veicoli elettrici e ibridi** aumentano del 18% con 1,28 milioni unità, così suddivisi: 1,26 milioni 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.

Le previsioni stimano ancora una flessione per il mercato degli autoveicoli nel 2017 (-2%). Molti fattori contribuiscono al ridimensionamento della domanda di auto: l'invecchiamento della popolazione e la crescente urbanizzazione, l'aumento dei costi per l'utilizzo dell'auto.

Nel 2016 l'India, con 3,67 milioni 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 1,54 milioni di unità nel 2008 a 2,97 milioni nel 2016 (incluso MPV e UV). L'incremento sul 2015 è stato del 7%.

Dal 2011 la domanda di auto diesel in India continua a diminuire, principalmente per due fattori: la riduzione notevole del differenziale dei prezzi tra benzina e gasolio e le restrizioni alla circolazione per le auto diesel a causa dell'inquinamento atmosferico. Il destino delle auto diesel può avere un impatto negativo sugli investimenti dei costruttori di autoveicoli in India, molti dei quali hanno un'elevata offerta di modelli diesel.

Il mercato dei veicoli commerciali e industriali ha superato le 700mila unità (+8%). L'introduzione della GST, la tassa su beni e servizi, che semplifica il sistema impositivo indiano, potrebbe risultare positiva sia per l'industria autoveicolistica indiana sia per i consumatori.

La domanda di autoveicoli nel 2017 dovrebbe crescere del 5% ed entro il 2025 potrebbe arrivare a 4,7 milioni di unità e fare dell'India il 3° più grande mercato del mondo.

In India circolano quasi 40 milioni di autoveicoli, di cui 28,6 milioni di "passenger vehicle", 9,3 milioni di truck (di cui 4,9 light truck) e circa 2 milioni di bus/omnibus. La densità automobilistica del Paese è pari a 23 auto per 1000 abitanti, ovviamente molto più alta nelle grandi città. I motocicli registrati sono oltre 154 milioni (123 motocicli per 1000 abitanti).

Nel 2016 in **Sud Corea** sono immatricolati 1,9 milioni di autoveicoli (-0,9% sul 2015), di questi 1,64 milioni riguardano le autovetture (-0,9%), di cui il 28% sono SUV. L'86% dei veicoli immatricolati è di produzione domestica. Tra i marchi d'importazione, crescono le vendite di Mercedes (56mila, +20%), BMW (48mila, +1%) e crollano le vendite di Audi-VW (30mila, -56%).

La stima delle vendite di autoveicoli usati per il 2016 è di 10 milioni. Il rapporto tra nuovo e usato è di 2,61:1.

In Giappone le vendite veicoli ibridi ed elettrici aumentano del 18% nel 2016 con 1,28 milioni di unità.

L'India è il 5° mercato più grande del mondo.

L'86% dei veicoli immatricolati in Sud Corea 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 2,6 milioni. 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%.

In Corea del Sud circolano circa 21 milioni di autoveicoli, di cui 16,6 milioni di autovetture (dato Kama).

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 (1,8 milioni di nuovi veicoli registrati, -9% sul 2008), una crescita costante della domanda di autoveicoli fino al 2013, superando i 3,5 milioni di unità; dal 2014 al 2016 il mercato si è un ridimensionato, ma è rimasto mediamente sopra i 3 milioni di autoveicoli venduti. I mercati più grandi di quest'area sono Thailandia, Indonesia, e Malesia, che insieme rappresentano il 79% delle vendite nella regione. Nel 2016 tra i Paesi ASEAN, Thailandia e Malesia registrano volumi di mercato in contrazione rispettivamente del 4% e del 13%. Crescite costanti e sostenute della domanda di autoveicoli si registrano per Singapore (+42%), Vietnam (+30%) e Filippine (+25%). Secondo BMI, l'area ASEAN registrerà nel 2017 una crescita della domanda dell'8% sui volumi del 2016.

Secondo i dati di parco dei principali paesi asiatici pubblicati da Fourin, in Indonesia circolano 22,5 milioni di autoveicoli, di cui 13,5 milioni di autovetture con una densità automobilistica di 53 auto per 1000 abitanti. I motocicli circolanti sono 98,9 milioni, con una densità di 387 per 1000 abitanti. In Malesia circolano 13,6 milioni di autoveicoli, di cui 12,4 milioni di autovetture e 12,3 milioni di motocicli. In Thailandia il parco raggiunge i 16,1 milioni di autoveicoli e 20,5 milioni di motocicli.

Nell'area Asia/ Oceania, il parco circolante autoveicoli conta oltre 436 milioni di unità a fine 2015 (dati OICA).

[Nell'area Asia/Pacifico la produzione di autoveicoli aumenta dell'8% nel 2016 e rappresenta il 54% della produzione mondiale](#)

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

La Cina è il più grande paese produttore di autoveicoli e il più grande mercato del mondo. Nel 2020 potrebbe superare i 31 milioni di autoveicoli prodotti.

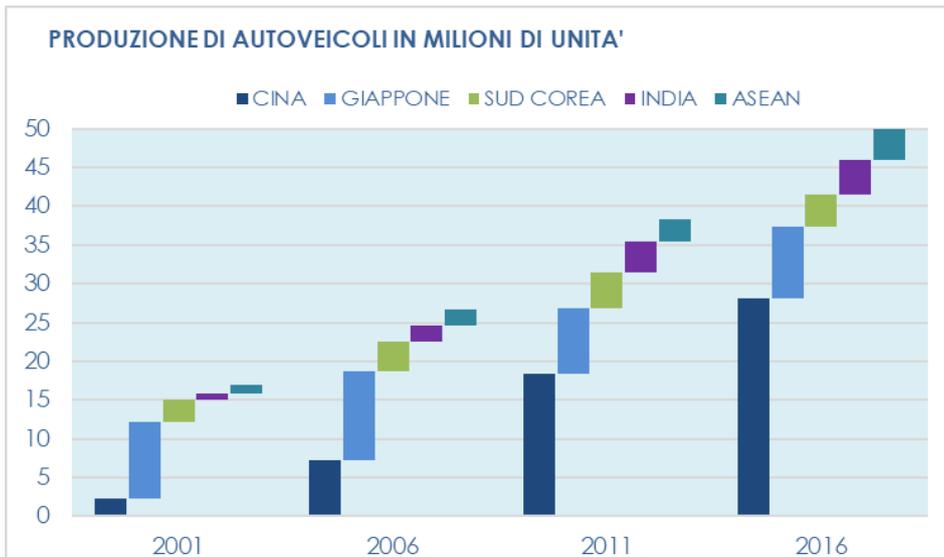
In India la produzione raggiunge i 4,49 milioni di autoveicoli nel 2016.

La crescita economica di Cina e India è stata rispettivamente del 6,7% e del 6,8% nel 2016, il PIL della Cina pesa per il 17,8% sul Pil mondiale contro il 15,5% del Pil degli Stati Uniti. Le proiezioni del FMI stimano per la Cina un leggero rallentamento dell'economia a +6,6% nel 2017 e + 6,2% nel 2018, mentre per l'India stimano un'espansione economica a +7,2% nel 2017 e a +7,7% nel 2018 (proiezioni FMI ad aprile 2017).

Nel 2016 la Corea del Sud importa 304 mila veicoli dal mondo e ne esporta 2,6 milioni, mentre l'UE importa dalla Corea del Sud 403 mila veicoli, esportandone 183 mila.

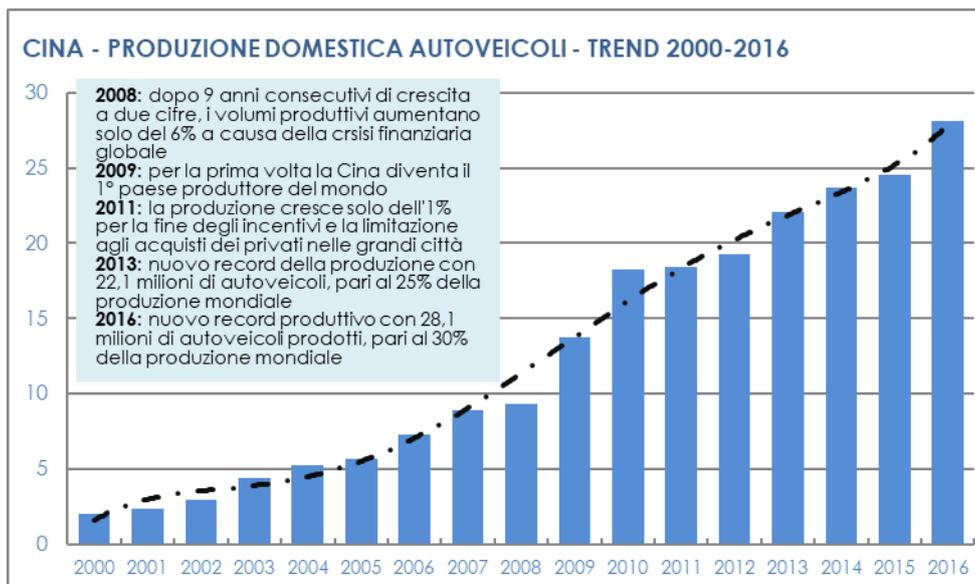
Secondo le stime di Business Monitor International, l'area ASEAN registrerà una crescita delle vendite di autoveicoli dell'8% nel 2017.

Il PIL della Cina pesa per il 17,8% sul PIL mondiale contro il 15,5% del PIL degli USA.



Nel 2016 sono stati prodotti in Cina 28,1 milioni di autoveicoli (+14,5% sul 2015), il 29,5% della produzione mondiale.

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 2016 sono stati prodotti in Cina 28,1 milioni di autoveicoli con una crescita del 14,5% sull'anno prima e una quota del 29,5% della produzione mondiale.



La produzione di auto ha superato i 24,4 milioni di unità, con un incremento del 15,5% sul 2015, l'output ha riguardato: oltre 12,1 milioni di autovetture (+4%), 2,5 milioni di MPV (+17%), oltre 9 milioni di SUV (45%) e 709 mila utility vehicles (-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 3,7 milioni di veicoli, che secondo OICA risultano così ripartiti: 1,75 milioni di LCV, -2,3%; 1,76 milioni di autocarri medi-pesanti +20% e 190 mila autobus (+15%).

La produzione di veicoli ibridi ed elettrici nel 2016 ha superato le 600 mila unità. Primo produttore di veicoli ibridi ed elettrici in Cina è BYD, seguita da Geely, Toyota, BAIC e Jiangnan.

Nel 2016 il trade (import+export) del settore automotive della Cina vale 160,7 miliardi di dollari (-0,2%). L'import di veicoli (inclusi i motocicli) ha un valore di 45 miliardi di dollari e quello di componenti di 35 mld. L'export invece vale 16,3 miliardi per auto e motoveicoli, mentre per i componenti vale 64,4 miliardi.

Il trade del settore automotive (incluso le moto) vale 160,7 miliardi di dollari: 99,4 il trade componenti e 61,3 il trade auto e motoveicoli.

Complessivamente il settore automotive ha registrato un valore dell'import pari a 80 miliardi di US\$ (+3%) e un valore dell'export pari 80,7 miliardi di dollari (-3%). In volume, la Cina ha importato 1,08 milioni di veicoli, di cui 856 mila autovetture, mentre ne ha esportato 1,02 milioni, di cui 444 mila 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 9,2 milioni di unità, lo 0,8% in meno del 2015. L'export ha riguardato invece 4,6 milioni di autoveicoli (+1,2% sul 2015), che rappresentano il 50% della produzione nazionale. La prosperità dell'industria automotive domestica giapponese dipende quindi moltissimo dalle sue esportazioni: il 41% degli autoveicoli è destinato al Nord America; il 32% in Asia/Pacifico (di cui l'11% in Medio-Oriente); il 18% in Europa; il 6% in Centro-Sud America e il 3% in Africa.

La **produzione/assemblaggi "overseas" dei costruttori giapponesi**, che nel 2015 aveva raggiunto i 18,1 milioni di autoveicoli (+3,5%), nei primi 9 mesi del 2016 (ultimo dato disponibile, fonte JAMA) ammonta a 14 milioni di unità, in crescita del 4,5% sull'analogo periodo del 2015. Gli incrementi produttivi più significativi dei costruttori giapponesi si registrano in UE (+7,4%) e in Asia (+6,2%).

In **India**, la produzione di autoveicoli è aumentata dell'8% nel 2016, totalizzando 4,49 milioni 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 3,68 milioni di autovetture, in aumento dell'8% su cui ha pesato la crescita eccezionale degli "utility vehicles" del 30%, e 811 mila veicoli commerciali e industriali (+8%). Maruti Suzuki ha prodotto oltre 1,5 milioni di autoveicoli.

In **Corea del Sud** sono stati prodotti 4,23 milioni 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 2,6 milioni (-12%), circa 403 mila destinate all'UE, dove i primi 3 mercati di destinazione sono stati: Regno Unito, Germania e Italia.

I paesi produttori di autoveicoli, confederati in **ASEAN**, che avevano raggiunto i 4,4 milioni di unità nel 2013, hanno prodotto 3,8 milioni di autoveicoli nel 2016. La **Thailandia**, considerata la Detroit dell'Asia, è il paese produttore più importante dell'area Asean con 1,94 milioni di veicoli prodotti nel 2016 (erano 2,4 nel 2012), così ripartiti: 805 mila autovetture (+5,8% sul 2015), 1,1 milioni di pick-up, 7 mila van/microbus, 30 mila autocarri. Il 40% della produzione è destinato al mercato domestico (+9%) e il 60% all'export (-3%, il primo calo dal 2011). **Per il 2017 i volumi produttivi potrebbero raggiungere i 2 milioni di autoveicoli.**

In **Indonesia** la produzione è arrivata a 1,17 milioni 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 1,2 milioni di unità. Il comparto produttivo di veicoli commerciali e industriali è di 94 mila unità. Nel 2017 la produzione potrebbe superare 1,3 milioni di autoveicoli e arrivare a 1,9 nel 2021 (proiezioni BMI).

Nuovo record produttivo per l'India, che supera la Corea del Sud, conquistando il 5° posto nella classifica mondiale dei maggior paesi produttori di autoveicoli.

L'Iran è il più grande produttore di auto in Medio Oriente.

► Focus ITALIA

Sintesi Economica⁹

Nel 2016 il **Pil ai prezzi di mercato** è stato pari a 1.672.438 milioni di euro correnti, con un aumento dell'1,6% rispetto all'anno precedente. **In volume il Pil è cresciuto dello 0,9%¹⁰**; per i paesi maggiormente sviluppati è 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**. Per quel che riguarda i **flussi con l'estero**, le esportazioni di **beni e servizi** sono aumentate del 2,4% e le importazioni del 2,9%.

Nel 2016 la **pressione fiscale** è scesa al 42,9% dal 43,3% dell'anno precedente. Il **prelievo fiscale** dovuto alle imposte sulla produzione e a quelle correnti e in conto capitale ha inciso sul reddito disponibile delle famiglie per il 16,6%, su quello delle società non finanziarie per il 23,3% e su quello delle società finanziarie per il 20,4%. L'incidenza delle imposte sul reddito disponibile è diminuita per le società finanziarie e non finanziarie, mentre è lievemente aumentata per le famiglie. Dal punto di vista della composizione, il prelievo italiano è imputabile per il 53,4% allo Stato, per il 16,5% alle imposte locali e per il 29,8% al finanziamento del sistema di welfare. Al netto di quest'ultimo, la pressione sarebbe del 30,7% (con l'Italia comunque al sesto posto nella classifica UE dei paesi con la maggiore pressione fiscale).

Nel 2016 l'**indebitamento netto delle Amministrazioni Pubbliche** è stato pari al 2,4% del Pil, in riduzione di 0,3 punti percentuali rispetto al 2015. Alla fine del 2016 il **debito pubblico**, misurato al lordo delle passività connesse con gli interventi di sostegno finanziario in favore di Stati Membri della UEM, era pari a 2.217.909 milioni di euro (**132,6% del Pil**). Rispetto al 2015 il rapporto tra il debito delle AP e il Pil è aumentato di 0,5 punti percentuali.

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). Il potere d'acquisto registra nel 2016 lo stesso tasso di crescita del reddito nominale (+1,6%) in quanto il deflatore dei consumi privati risulta invariato, la spesa per consumi di beni è aumentata dell'1,8%, quella di servizi dell'1,0%.

Gli **investimenti** misurati a prezzi correnti hanno registrato nel decennio 2007-2016 una flessione del 18,1%, con un andamento contraddistinto da due specifiche fasi di caduta: la prima marcata contrazione a seguito della crisi del 2009 e la seconda, ancora più profonda e prolungata, nel triennio 2011-2014. Nel 2016 gli **investimenti fissi lordi** sono risultati la componente più dinamica della domanda, con un incremento del 2,9%, superiore a quello dell'anno precedente (1,6%). **Si sono registrati aumenti per gli investimenti in mezzi di trasporto (27,3%)**, in macchinari e attrezzature (3,9%) e in costruzioni (1,1%), mentre i prodotti della proprietà intellettuale hanno segnato un calo (-1,3%).

Il rafforzamento della ripresa italiana è indissolubilmente legato a una crescita duratura degli investimenti.

Nel 2016, la **produzione industriale** è aumentata dell'1,7%¹¹ rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, mentre la produzione industriale del settore automotive è aumentata del 7%.

⁹ Dati ISTAT in data 30.04.2016.

¹⁰ Valori concatenati e anno di riferimento 2010

¹¹ Ultimo aggiornamento di giugno 2017

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 417 miliardi di euro e quello delle importazioni di 365 miliardi. L'avanzo commerciale raggiunge i 52 miliardi (+78,0 miliardi 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%). Le esportazioni italiane provengono principalmente dalle regioni settentrionali.

ISTAT segnala la forte crescita nell'anno delle vendite all'estero di autoveicoli (+7%).

Nel 2015 (ultimo dato pubblicato) la quota di mercato dell'Italia sulle esportazioni mondiali di merci, misurata in dollari, risulta pari al 2,79%, in calo rispetto al 2014 (2,84%).

Il **trade automotive**, rilevato da ANFIA, sulla base dei dati del commercio estero di ISTAT, considera gli scambi di autoveicoli nuovi e usati per il trasporto persone (incluso camper) e per il trasporto merci, i telai di autoveicoli, i rimorchi e i semirimorchi nuovi e usati (incluse caravan); le carrozzerie per autoveicoli e veicoli trainati; le parti e gli accessori per autoveicoli, che oltre ad includere le voci del codice Ateco 29.3, includono i motori, gli pneumatici e altri prodotti attribuibili al comparto automotive, ma assegnati da ISTAT a raggruppamenti merceologici diversi da quello dei Mezzi di trasporto (Gomma, Elettronica e Ottica, etc). **Nel 2016 le esportazioni dell'industria automotive valgono oltre 39 miliardi di euro (+3,5%), mentre le importazioni valgono oltre 43 miliardi (+17%) e generano un saldo negativo di circa 4 miliardi di euro;** l'universo considerato da ISTAT (codici 29.1, 29.2, 29.3) ha un valore di export pari a 34,2 miliardi di euro e uno di import pari a 38,9, con un saldo negativo di 4,7 miliardi di euro.

Il **settore automotive, escluso il comparto parti e accessori per autoveicoli**, esporta per 19,1 miliardi di euro (+7%) e importa per 28,7 (+26%). Il saldo negativo vale 9,5 miliardi di euro. Il **settore della componentistica** esporta per circa 20 miliardi di euro ed importa per 14,4, con un saldo attivo di 5,5 miliardi.

Era dal 2011 che il trade dell'industria automotive nel suo complesso non registrava un saldo negativo.

Il buon andamento del mercato autoveicolistico italiano ha fatto crescere di molto le importazioni dall'estero (per circa 6 milioni di euro), sia quelle infragruppo, che quelle dei brand esteri, non controbilanciate dalle esportazioni, sebbene in aumento del 7%.

La filiera produttiva italiana

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%).

ITALIA PRODUZIONE DOMESTICA AUTOVEICOLI

	volumi			var. % 16/15	% export su prod.
	2014	2015	2016		
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 2007-2016 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 2000-2006**). 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, 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**¹² nel suo complesso (autoveicoli, motori, carrozzerie, componenti) è iniziato ad ottobre 2014, e dopo una crescita sostenuta da dicembre 2014 a gennaio 2016, ha rallentato la sua corsa a giugno (-1,3%). A luglio l'incremento è stato del 3,9%, mentre ad agosto l'aumento è stato del 28,3%, rallentando poi a settembre (+3,9%), ad ottobre (+3,1%) e a novembre (+6%). A dicembre, secondo la rilevazione ISTAT, la produzione industriale del settore Automotive mostra un aumento del 16,5%. Nella media d'anno, 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 rispettivamente 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%. E' positivo anche il risultato della produzione industriale automotive nel primo quadrimestre 2017, che cresce del 5,7% su gennaio-aprile 2016, mentre la produzione industriale nel suo complesso aumenta dell'1,5%.**

¹² Ultimo aggiornamento in data 12/6/2017

Nel 2016 gli **ordinativi totali** del settore Automotive (dati grezzi, Ateco 29) mostrano un aumento tendenziale del 7,8%, il contributo maggiore alla crescita deriva soprattutto dalla domanda interna, che registra un aumento dell'8,7%, mentre gli ordinativi dall'estero crescono del 6,8%. Secondo i comparti si registrano i seguenti incrementi: Fabbricazione di autoveicoli +9,5%, Fabbricazione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi +12,8%, Fabbricazione di parti per autoveicoli e loro motori + 4,4%.

Il **fatturato** del settore automotive aumenta del 6% rispetto alla media del 2015. I settori produttivi dell'Automotive hanno i seguenti risultati di fatturato: la fabbricazione di autoveicoli genera un aumento del 6,1% nei dodici mesi; la componente interna cresce rispettivamente dell'11%, mentre la componente estera cresce dello 0,1; la fabbricazione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi registra una crescita del 12,5%, spinta soprattutto dalla componente estera, +19,2%; la fabbricazione di componenti genera un aumento del 5%, grazie soprattutto alla componente interna, +7,6%.

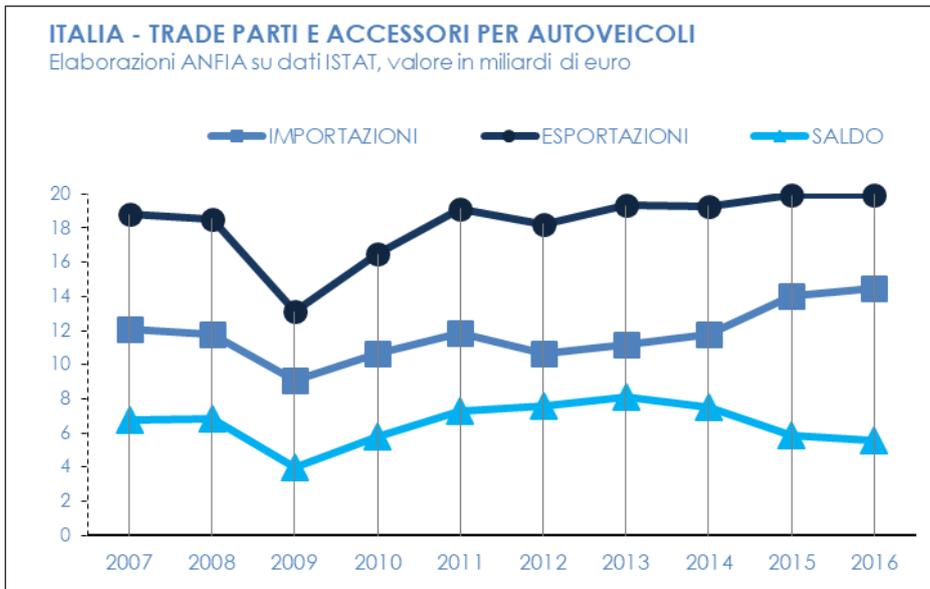
Nel 2016 i dati del settore automotive sono quindi molto positivi se raffrontati alle variazioni tendenziali per fatturato e ordinativi dell'industria nel suo complesso.



P.I.=dato aggiornato in data 10/05/2017

Componentistica - 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 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**, 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 l'aumento di quasi il 20% delle importazioni, determina un saldo positiva di poco meno di 6 miliardi, -22% sul saldo del 2014. **Nel 2016 il valore complessivo delle esportazioni di componenti ha raggiunto circa 19,97 mld di euro, con un incremento dello 0,3%, mentre il valore complessivo delle importazioni di componenti per autoveicoli è ammontato a 14,44 mld di euro, in aumento del 2,8% sul 2015. Il saldo positivo generato è stato di 5,52 miliardi di euro, con una riduzione del 5,7% rispetto ai 5,86 miliardi di euro realizzati nel 2015.**



L'export verso i paesi UE28 vale 13,94 mld di euro (+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 euro (-5,9% sul 2015).

L'export verso i paesi extra UE è di 6,0 mld di euro (-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 euro (2,24 miliardi il saldo del 2015, -5,3%).

Tra i paesi europei, al di fuori dell'UE, aumentano le esportazioni verso Turchia (+35%, con un saldo positivo di 595 milioni di euro) e Russia (+34% e un saldo attivo di 124 milioni di euro). In calo invece l'export verso la Serbia (-15%).

Le aziende italiane esportano verso l'area Nafta componenti per un valore di 1,5 mld di euro, in calo del 23%, ma mantengono un saldo attivo di oltre 605 mln (era di 892 mln nel 2015). Il valore dell'export cala del 28% verso USA, del 13% verso Canada e recupera nell'ultima parte dell'anno verso il Messico, +0,9% la crescita annuale.

L'Italia esporta verso l'area Mercosur componenti per 577,7 mln di euro, in calo del 13%. Il saldo è positivo per circa 453 mln di euro (era di 559 mln nel 2015).

Il valore dell'export verso il Giappone (il 4° mercato extra-UE, dopo Turchia, USA e Brasile) con 395 mln di euro, +31% rispetto al 2015 e un saldo positivo di 174 mln, supera quello verso la Cina (346 milioni di euro, +16%; ma 690 milioni di saldo negativo, che peggiora se si aggiunge il trade con Taiwan, che genera un saldo negativo di 115 milioni di euro).

La classifica dell'export per i primi 10 paesi di destinazione vede al 1° posto la Germania per circa 3,9 mld di euro (-1% la variazione tendenziale) e una quota del 19,5% sul totale export; seguono Francia (-1,5%, share 11%), Spagna (+0,3%, share 8%), Regno Unito (+7%, share 6,8%), Polonia (+2%, share 6,6%), Turchia (+34,7%, share 6%), USA (-28,1%, share 5,6%), Brasile (-10%, share 2,6%), Repubblica Ceca (+7,2%, share 2,3%), Austria (-2,2%, share 2,3%).

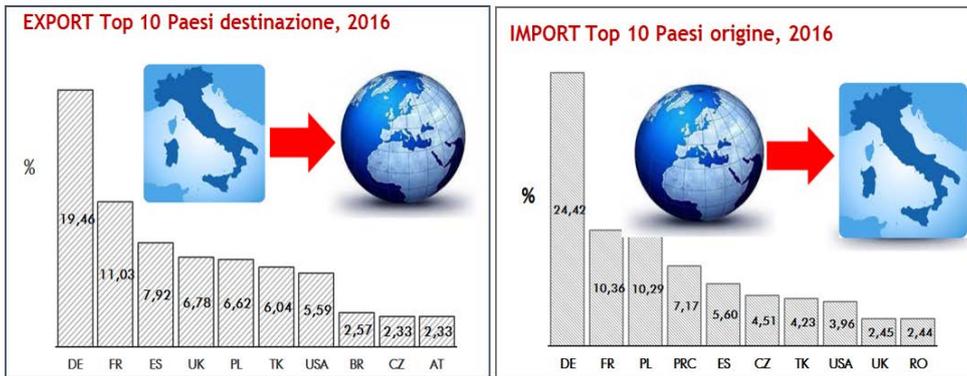
L'import vale 14,44 miliardi di euro (+2,8% sul 2015).

L'UE28 pesa per il 73% sul valore totale delle importazioni di componenti con 10,5 mld di euro (+4,1% sul 2015). In termini percentuali, gli incrementi maggiori degli acquisti con origine UE, si registrano da Spagna (+19%), Austria (+25%) e Romania (+9%).

Il valore delle importazioni dai Paesi Extra-UE ammonta ad 3,9 miliardi di euro (-0,7%). Nell'ordine i primi sei paesi d'importazione extra-UE sono: Cina, Turchia, USA, Messico, Giappone e India.

La classifica dell'import per paesi di origine vede al 1° posto Germania 3,53 mld di euro (+5,3%) e una quota del 24,4% sul totale, seguono Francia (-2,6% e 10,4% di quota), Polonia (+5,1% e 10,3% di quota), che complessivamente rappresentano il 45% delle importazioni totali.

Seguono nella classifica Cina (+0,9% e 7,2% di quota), Spagna (+19% e 5,6% di quota), Repubblica Ceca (+3% e 4,5% di quota), Turchia (+6,7% e 4,2% di quota), USA (-28% e 4% di quota), Regno Unito e Romania.



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.

Il mercato degli autoveicoli e dei veicoli trainati¹³

Nel 2016 sono stati immatricolati in Italia 2,05 milioni 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 1,83 milioni (+16%), mentre i veicoli commerciali hanno registrato un incremento del 51% con oltre 200 mila nuove registrazioni nel 2016, il segmento include anche 4.150 camper (+14%).

La domanda di veicoli industriali medi e pesanti¹⁴ 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%).

ITALIA - IMMATRICOLAZIONI DI AUTOVEICOLI E RIMORCHI

	volumi			var. % 16/15
	2014	2015	2016	
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

Elaborazioni ANFIA¹⁵ su dati del CED-MCTC (Aut.Min. D07161/H4)

Autovetture - In gennaio-dicembre 2016 le immatricolazioni di autovetture sono state 1.826.050, con un incremento di 250 mila vendite in più rispetto al 2015 (+16%). Tuttavia si tratta di un valore inferiore del 20% rispetto al volume medio del venduto negli anni 2000-2010 (volume medio di 2,27 milioni), ma superiore del 25% al volume medio degli anni di recessione 2011-2014 (1,45 milioni di unità).

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 delle Case molto allettanti, 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 (circa 700mila iscritti, di cui il 98% residente in quattro città: Milano, Roma, Torino, Firenze) e al noleggio, che si rivolgono ad una platea di utenti sempre più ampia con servizi differenziati.

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 markets 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).

¹³ Dati dettagliati elaborati da ANFIA e pubblicati su Automobile in cifre online (www.anfia.it)

¹⁴ 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.

¹⁵ Dati dettagliati delle immatricolazioni disponibili su Automobile in cifre online (www.anfia.it)

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.

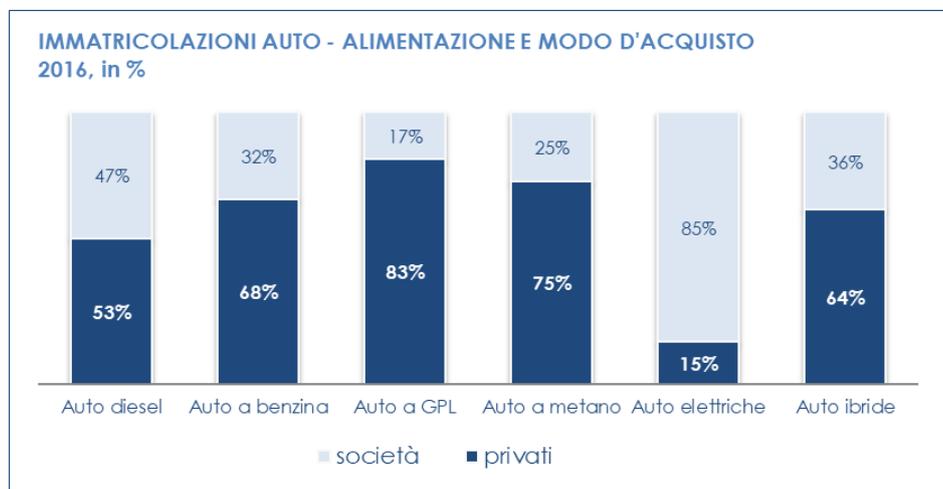


Le immatricolazioni di auto nuove ad alimentazione alternativa sono intestate per il 76% a privati e per il 24% a società. Le auto a gas sono vendute soprattutto ai privati, mentre le nuove auto elettriche registrate nel 2016 sono intestate per l'85% alle società e solo per il 15% alle persone fisiche. I tempi non sono ancora maturi per una diffusione di massa delle auto elettriche. Il punto di svolta avverrà quando il prezzo delle auto elettriche sarà equivalente a quello delle auto a combustione interna. Pur crescendo la domanda di auto elettriche e ibride nel prossimo decennio, l'impatto sul parco circolante sarà ancora molto esiguo.

La tecnologia deve ancora migliorare sotto vari aspetti perché i consumatori scelgano l'elettromobilità in maniera più diffusa: occorre innanzitutto aumentare l'autonomia di marcia delle auto e ridurre i tempi di ricarica, oltre, ovviamente, a raggiungere un prezzo competitivo rispetto a quello delle auto a combustione interna.

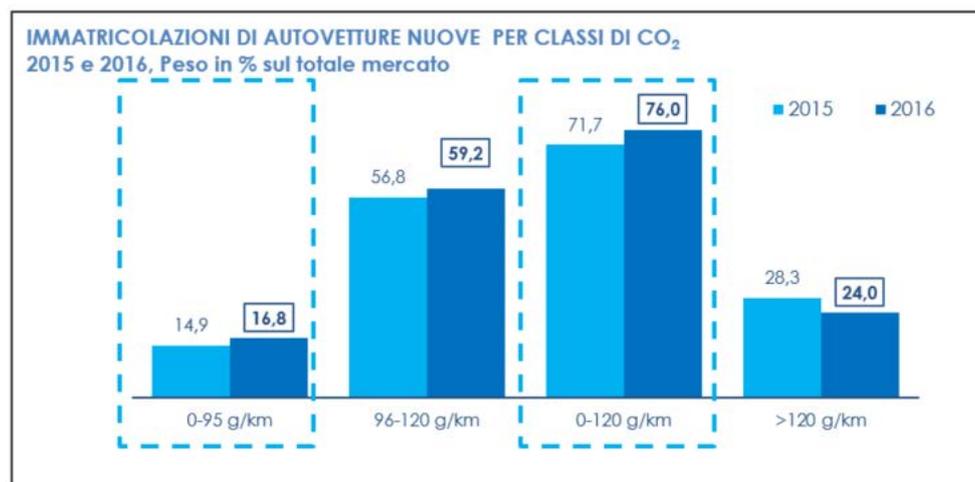
Il mercato dei veicoli elettrici è molto contenuto rispetto a quello di molti Paesi UE, non solo per la scarsa diffusione della rete di rifornimento, ma anche per la minor percentuale di popolazione urbana rispetto agli altri paesi europei (Italia 68,7%, UK 82,6%, Paesi Bassi 90,5%, Francia 79,5, Germania 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 e quando si parla di investimenti in infrastrutture in termini di costi-benefici, un fattore da considerare è la grande frammentarietà dei comuni italiani.



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 europea 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.

Nel 2016 l'emissione media di CO₂ delle nuove vetture immatricolate è di 112,8 g/km. 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 16,8% del mercato, quelle da 0 a 120 g/km il 76%.



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**. Il 30% delle nuove immatricolazioni riguarda il noleggio a breve termine e il 70% quello a lungo termine (dati ANIASA).

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 in Italia 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 2,1 milioni 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.

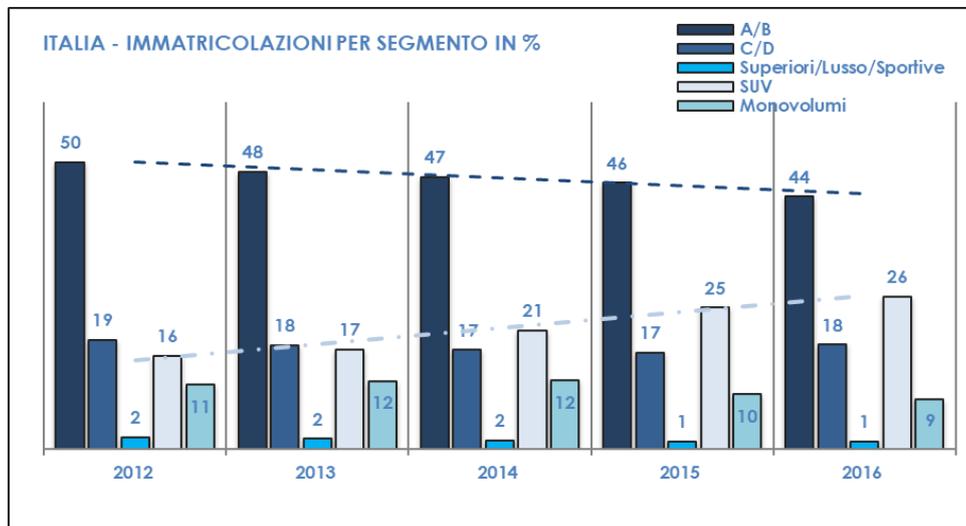
Uno dei freni all'acquisto di auto aziendali, in Italia è rappresentato proprio dalla pressione fiscale, che risulta più alta degli altri major markets europei. Un primo alleggerimento fiscale a beneficio dell'auto, dopo decenni di aumenti costanti del peso fiscale, che hanno portato il settore automotive a finanziare l'Erario con 73 miliardi 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 euro, ed esclusivamente per agenti e rappresentanti d'impresa da 25.822,084 a 36.150,084 euro.

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'articolo 164, comma 1, lettere b e b-bis del Tuir).

Uniformare la fiscalità ai major markets 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.



Il segmento dell'alto di gamma (Superiori, Lusso, Sportive, SUV grandi e Monovolumi grandi) registra un aumento tendenziale del 23% nell'intero 2016, con uno share del 2,8% sul totale mercato. Le vendite di SUV di tutte le dimensioni (inclusi quelli grandi) totalizzano circa 485 mila unità; il segmento cresce del 25% e conquista il 26% del mercato. Le vendite dei segmenti A/B (superutilitarie e utilitarie) aumentano del 10% e rappresentano circa il 44% del mercato (era il 46% nel 2015). Le vendite di auto del segmento C (medie-inferiori) crescono del 27% e quelle del segmento D (medie) del 22% nell'intero 2016.

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 1,95 milioni.

Il trasporto delle merci e il mercato di furgoni, autocarri e rimorchi - L'Italia, tra il 2008 e il 2015, ha perso il 35% delle merci movimentate su strada in miliardi di tonnellate per chilometro (tkm), da 180,5 a 116,8; 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 e nel 2015 si assiste nuovamente a volumi in calo, che portano le tonnellate per km movimentate nel 2015 al livello più basso degli ultimi dieci anni: 116,8

(-0,8% sul 2014). 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%. Per le distanze superiori a 50 km, la flessione è stata del 35%. Il 53% delle tkm di merci è movimentata su distanze di percorrenza entro i 300 km, il 28% oltre i 500 km.

Secondo l'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano, sembra essersi arrestato nel 2014 il calo delle aziende, soprattutto nei trasporti, che ha caratterizzato il periodo di crisi, durante il quale si è assistito ad un calo degli Autotrasportatori e dei Gestori di magazzino. Le aziende operanti nella logistica conto terzi sono poco più di 97mila (escluso operatori dei trasporti aereo e marittimo). Il livello di concentrazione del settore è in lenta ma in continua crescita.

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 200 mila **veicoli commerciali con ptt uguale o inferiore a 3500 kg**, con un incremento del 51% sui volumi del 2015. Rispetto ai volumi del biennio 2007-2008 (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 **noleggino a lungo termine** circa 46 mila 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 **noleggino a breve termine** sono state poco più di 3 mila, in aumento del 47,5% (Dati ANIASA).

Nel 2016 risultano 23.573 nuove immatricolazioni di **autocarri nuovi con ptt superiore a 3500 kg** (+56%). Si tratta dei volumi più alti dal 2008, in cui furono registrati oltre 34mila autocarri, di un terzo superiori ai volumi del 2016. Leader del mercato degli autocarri medi-pesanti è Iveco, con il 38% di quota, seguito da Volvo, Scania, Mercedes e Daf. Iveco detiene il 66% del mercato nella classe di peso tra 3.501 kg-15.999 kg e il 30% nella classe di peso uguale o superiore a 16.000 kg. 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.

Il trasporto collettivo di passeggeri e il mercato autobus - 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.

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.

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. 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 la causa.

Investire nel trasporto collettivo dei passeggeri, in questo ultimo decennio, avrebbe non solo offerto una flotta di mezzi "più giovani, sicuri ed efficienti", ma avrebbe contribuito ad un modello di mobilità sostenibile che oggi gli enti locali sono costretti a rincorrere in condizioni di emergenza. L'Italia rischia per la continua violazione delle norme sulla qualità dell'aria molte salatissime e servirebbero investimenti ingenti per rinnovare la flotta degli autobus e intervenire nelle aree più colpite dalle emissioni inquinanti provocate dal traffico stradale.

Il parco autobus è il più "anziano" (età media 12,2 anni, dati ACI) 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.

Nel 2016 sono stati immatricolati 2.900 autobus nuovi (+22% sul 2015).

ITALIA – IMMATICOLAZIONI AUTOBUS PER SEGMENTO

Segmento	2014	2015	2016	Var. % 2016/15
Bus/Midibus Urbani	588	599	502	-16,2
Bus/Midibus Interurbani	249	351	413	17,7
Totale Linea	837	950	915	-3,7
Bus/Midibus Turistici	527	680	854	25,6
Minibus	356	479	657	37,2
Scuolabus	327	272	474	74,3
Totale	2.047	2.381	2.900	21,8

Un approccio pragmatico alla questione ambientale nei centri urbani dovrebbe coinvolgere tutte le parti interessate, incluso i cittadini, e guardare alla mobilità urbana nel suo insieme, includendo l'efficientamento della logistica dell'ultimo miglio (servizi e veicoli), il potenziamento del TPL, lo sviluppo dell'intermodalità, servizi di mobilità condivisa, dopo un'attenta analisi dei flussi di persone e merci (calato sulla singola città o area metropolitana) e un monitoraggio continuo della qualità dei servizi offerti.

Il parco circolante¹⁶

Alla fine del 2016 (dati ACI), lo stock degli autoveicoli¹⁷ registrati, in accordo con la definizione statistica internazionale, è pari a 42,86 milioni, a cui si aggiungono 365 mila veicoli trainati e 6.954.402 motocicli, motocarri e quadricicli. Complessivamente si tratta 50,18 milioni di veicoli registrati al PRA.

Il **parco delle autovetture** supera i 37,87 milioni di unità e aumenta di quasi 525 mila unità rispetto al 2015. Il parco autovetture è cresciuto di 5,3 milioni di unità rispetto all'anno 2000 e di 2,2 milioni 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 1200 cc (il 33% nel 2005), il 48% da 1201-1600 cc (il 35% nel 2005), il 22% da 1601-2000 cc (il 25% nel 2005) e il 6% superiore a 2000 cc (stessa quota nel 2005).

Secondo gli **standard emissivi**, risultano 15,7 milioni di autovetture circolante ante Euro 4, pari al 42% del totale, 11,8 milioni di auto Euro 4 (31% di quota), 7,2 milioni di auto Euro 5 (19% di quota) e 3,2 milioni 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 10 mesi
- 2) per le autovetture a gasolio - 9 anni e 2 mesi
- 3) per le autovetture a benzina/GPL – 7 anni e 5 mesi
- 4) per le autovetture a benzina/metano – 7 anni e 4 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. Contribuiscono infatti 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.

¹⁶ I dati riportati sono di fonte ACI

¹⁷ Considerati: autovetture, autocarri, motrici, autobus

La crescita costante dei costi per l'utilizzo dell'auto (il 78,8% 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), in particolare per i giovani, avvicinano 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 (car sharing tra privati), 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".

Secondo l'indagine di ANIASA, **nel 2016 il numero di iscritti ai servizi di car sharing è salito ad oltre 1 milione da 600 mila del 2015. Poco più della metà ha utilizzato il servizio almeno 1 volta negli ultimi 6 mesi del 2016**, pertanto risulta un bacino potenziale di grande interesse nei prossimi anni. Milano e Roma sono le città d'elezione dell'auto condivisa, con l'80% del business complessivo, seguono Torino e Firenze. **L'utente tipo del servizio di car sharing è maschio (65% degli utilizzatori), con un'età compresa tra 26-45 anni (60% degli utilizzatori). Gli utilizzatori, compresi nella fascia d'età tra 18-25 anni sono circa il 20%.**

Forme nuove e inedite di mobilità necessitano comunque di una regolamentazione chiara e trasparente che assicuri tutti gli attori (proprietari e utilizzatori).

Le **radiazioni** di autovetture nel 2016 sono state 1.372.683 (rapporto radiazioni/consistenza parco 3,7:100 auto)

Secondo l'**anno di costruzione**, il 46% delle autovetture radiate risulta costruito prima del 2001, il 39% dal 2001 al 2006, il 10% dal 2007 al 2011 e il 5% dal 2012 al 2016. **Il 68% circa delle auto radiate ha classe emissiva Euro 0,1,2 e 3.**

Il 67% delle vetture radiate è stato demolito e il 29% esportato (il restante 4% per altre cause).

I **trasferimenti di proprietà** lordi hanno riguardato 5.032.458 autovetture, di cui il 56% sono passaggi netti e il 44% minivolture (vendite temporanee ai concessionari). Il 27% dei passaggi di proprietà netti ha riguardato autovetture fino a 5 anni di età, il 28% da 6 a 10 anni di età e il 45% auto con più di 10 anni.

Il **parco circolante di autocarri e motrici** è di 4.888.091 unità, così ripartite **secondo il tipo**: 3.488.011 autocarri merci fino a 3,5 t; 530.697 autocarri merci oltre 3,5 t; 707.291 autocarri speciali; 162.092 motrici.

Secondo il peso, risultano 3.964.436 veicoli leggeri (merci, speciali, motrici) con ptt fino a 3,5 t e 923.655 veicoli medi-pesanti (merci, speciali, motrici) con ptt oltre 3,5 t.

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 139 mila veicoli industriali leggeri (3,5% di share). I veicoli elettrici sono solo 4.381. Per quanto riguarda i veicoli industriali medi-pesanti, oltre il 77% è di classe Euro ante Euro IV, mentre il 5% ha classe Euro ha classe Euro IV, il 17% ha classe Euro V e VI. Hanno alimentazione alternativa solo 3.200 autocarri medi-pesanti.

Il **parco circolante autobus** è di 97.817 unità, di cui il 67% Euro 0,1,2, 3, il 10% Euro 4 e il 23% Euro 5/6. 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 365.093 veicoli, di cui 105.301 specifici/speciali e 259.792 merci.

Si aggiungono allo stock di veicoli registrati: **6.606.844 motocicli e 347.558 motocarri e quadricicli.**