

## 5 Focus Europa

**Sommario** 5.1 19mln di nuovi autoveicoli immatricolati in Europa nel 2015, il 18% in meno del 2007. – 5.2 Gli autoveicoli ‘made in Europe’. – 5.3 Trend 2016. – 5.3.1 Mercato autoveicoli. – 5.3.2 Produzione autoveicoli.

### 5.1 19mln di nuovi autoveicoli immatricolati in Europa nel 2015, il 18% in meno del 2007

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

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

**Tabella 5** Europa, vendite autoveicoli (2007-2015, milioni di unità)

<b>volumi</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Autovetture	19,588	18,767	16,612	16,513	17,181	16,199	15,953	16,119	16,352
Veicoli comm.e ind.	3,479	3,135	2,067	2,348	2,617	2,459	2,400	2,423	2,614
<b>Totale</b>	<b>23,067</b>	<b>21,901</b>	<b>18,679</b>	<b>18,861</b>	<b>19,798</b>	<b>18,658</b>	<b>18,353</b>	<b>18,542</b>	<b>18,966</b>
<b>var. %</b>		<b>2008/07</b>	<b>2009/08</b>	<b>2010/09</b>	<b>2011/10</b>	<b>2012/11</b>	<b>2013/12</b>	<b>2014/13</b>	<b>2015/14</b>
Autovetture		-4,2	-11,5	-0,6	4,0	-5,7	-1,5	1,0	1,4
Veicoli comm.e ind.		-9,9	-34,0	13,6	11,4	-6,0	-2,4	1,0	7,9
<b>Totale</b>		<b>-5,1</b>	<b>-14,7</b>	<b>1,0</b>	<b>5,0</b>	<b>-5,8</b>	<b>-1,6</b>	<b>1,0</b>	<b>2,3</b>

Fonte: ANFIA, Automobile in cifre online (<http://www.anfia.it>)

**Tabella 6** UE/Efta, vendite autoveicoli (2007-2015, milioni di unità)

volumi	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Autovetture	16,117	14,857	14,537	13,844	13,656	12,575	12,355	13,026	14,228
Veicoli comm.e ind.	2,774	2,526	1,706	1,842	2,020	1,778	1,790	1,923	2,160
<b>Totale</b>	<b>18,891</b>	<b>17,382</b>	<b>16,242</b>	<b>15,685</b>	<b>15,676</b>	<b>14,353</b>	<b>14,145</b>	<b>14,950</b>	<b>16,388</b>
var. %		2008/07	2009/08	2010/09	2011/10	2012/11	2013/12	2014/13	2015/14
Autovetture		-7,8	-2,2	-4,8	-1,4	-7,9	-1,8	5,4	9,2
Veicoli comm.e ind.		-9,0	-32,5	8,0	9,7	-12,0	0,7	7,4	12,3
<b>Totale</b>		<b>-8,0</b>	<b>-6,6</b>	<b>-3,4</b>	<b>-0,1</b>	<b>-8,4</b>	<b>-1,4</b>	<b>5,7</b>	<b>9,6</b>

Fonte: ANFIA, Automobile in cifre online (<http://www.anfia.it>)

Nel 2015 in **UE+EFTA** le nuove registrazioni di **autovetture** sono state 14,23mln unità, il 9,2% in più rispetto al 2014, ma il 12% in meno rispetto al 2007, pari ad un calo di immatricolazioni di 1,9mln autovetture. Nel 2015 nei Paesi UE sono state vendute 27 nuove autovetture ogni 1.000 abitanti (31 auto ogni 1.000 abitanti residenti in UE15 e 10 in UE13 per 1.000 abitanti), con differenze molto marcate che oscillano da 81 auto in Lussemburgo a 3 in Bulgaria. In Italia il rapporto è di 26 auto immatricolate ogni 1.000 abitanti.

I **cinque 'major market'<sup>1</sup> dell'Unione Europea** hanno totalizzato 10,37mln di nuove immatricolazioni di auto (+8,8%). Complessivamente questi mercati rappresentano il 73% del mercato complessivo UE28+EFTA e il 63% del mercato continentale. I mercati delle autovetture di Francia, Italia e Spagna risultano al di sotto dei volumi record conseguiti nel 2007, mentre Germania e UK registrano volumi in crescita rispettivamente dell'1,8% e del 9,5%.

**Tabella 7** Mercato autovetture *major markets* (2007-2015, migliaia di unità)

volumi	2007	2010	2011	2012	2013	2014	2015	var. % 15/14	var. % 15/07
GERMANIA	3.148,2	2.916,3	3.173,6	3.082,5	2.952,4	3.036,8	3.206,0	5,6%	1,8%
UK	2.404,0	2.030,8	1.941,3	2.044,6	2.264,7	2.476,4	2.633,5	6,3%	9,5%
FRANCIA	2.109,7	2.251,7	2.204,2	1.898,8	1.790,5	1.795,9	1.917,2	6,8%	-9,1%
ITALIA	2.494,1	1.962,0	1.749,5	1.403,3	1.304,8	1.360,8	1.575,9	15,8%	-36,8%
SPAGNA	1.614,8	982,0	808,1	699,6	722,7	855,3	1.034,2	20,9%	-36,0%

Fonte: ANFIA, Automobile in cifre online (<http://www.anfia.it>)

1 Germania, UK, Spagna, Francia e Italia.

Nell'area UE13 il mercato autovetture del 2015 presenta volumi in crescita del 12,4%, ma ancora inferiori del 20% rispetto al 2007. Se da un lato il mercato non ha ancora recuperato in termini di volumi rispetto ai livelli precrisi e il tasso di motorizzazione è al di sotto di quello dei Paesi dell'Europa Occidentale, dall'altro è cresciuta invece la capacità produttiva di alcuni Paesi dell'area, in particolare della Repubblica Ceca e della Slovacchia, dove il settore dell'auto è diventato un pilastro dell'economia. Nel 2015, secondo la **segmentazione**, il mercato UE (escluso EFTA) risulta così ripartito: *small* (A+B) 31%; *lower medium* (C) 22%; *upper medium* (D) 10%; *luxury* (F) 3%; **SUV 23%** e MPV 11%.

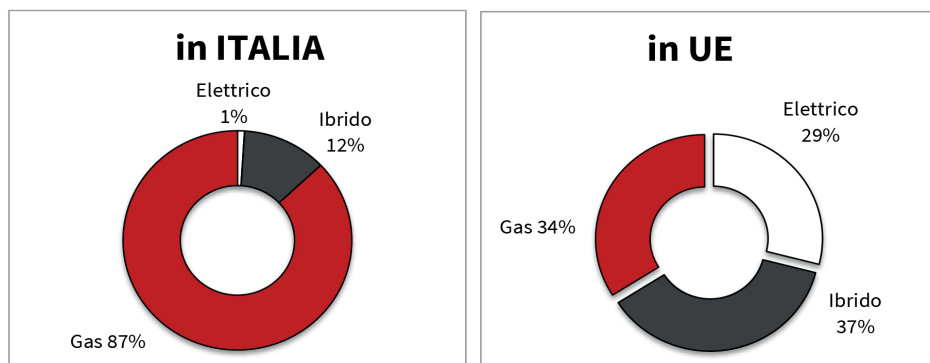
Secondo l'**alimentazione**, il mercato delle **auto diesel** in UE (escluso EFTA) rappresenta il 51,6% del totale nuovo immatricolato nel 2015 (era il 54,9% nel 2012). In alcuni Paesi europei le quote delle vendite di auto diesel sono molto alte, anche se in calo: Irlanda (71%), Lussemburgo (70%), Portogallo (68%), Grecia e Spagna (63%). In **Francia** il mercato delle auto diesel è passato dalla quota del 63,8% del 2014 al 57,2% del 2015 (6,6 punti in meno in un anno); nel 2012 le auto diesel rappresentavano il 72,9% di tutto il mercato auto francese. Nell'Unione Europea il mercato delle vetture a benzina pesa invece per il 45,4% (era il 43% nel 2012). Le vendite di auto ad alimentazione alternativa<sup>2</sup> conquistano il 3% del mercato (era il 2,2% nel 2012). L'**Italia** è il Paese dell'UE-EFTA con il volume maggiore di vetture a trazione alternativa, 211mila (grazie al contributo delle vendite di autovetture a gas) davanti alla Francia, oltre 80mila, che è diventato il secondo Paese dell'UE (grazie invece alle vetture elettriche e ibride), seguita da Regno Unito e Paesi Bassi. Nel 2015, in termini di quota rispetto al proprio mercato sono i Paesi Bassi ad avere la quota di auto a trazione alternativa più alta, il 13,5%, seguita dall'Italia con il 13,4%, ma è la Norvegia che con il 29,6% di auto *green* conquista il primo posto in Europa. I Paesi dell'Unione Europea allargata nel totale 2015 registrano complessivamente 640mila nuove immatricolazioni di autovetture ad alimentazione alternativa, in rialzo del 22% rispetto al 2014, secondo i dati diffusi da Acea, che considerano in tutto 25 Paesi. L'Italia è il Paese che ha il mercato di auto a trazione alternativa più grande, che pesa per il 33% di tutte le auto *eco-friendly* immatricolate in UE-EFTA, molto più rispetto alla Francia, al secondo posto, con una quota del 12,6%. A completare questa Top 5 troviamo al terzo posto il Regno Unito, con una quota di vetture *eco-friendly* dell'11,4%, seguita da Paesi Bassi (9,5%) e Germania (8,7%).

Nel 2015, sono state immatricolate, in UE+EFTA, 186.170 autovetture elettriche (*BEV, plug-in, extended-range*), il 101% in più rispetto al 2014. Tra i maggiori mercati, l'aumento più consistente è stato quello dei Paesi

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

Bassi, con una crescita del 193%, che porta questo mercato ad essere il primo in Europa con 43.441 immatricolazioni, seguito dalla Norvegia, dove le immatricolazioni ammontano a 33.721 (+71% sul 2014).

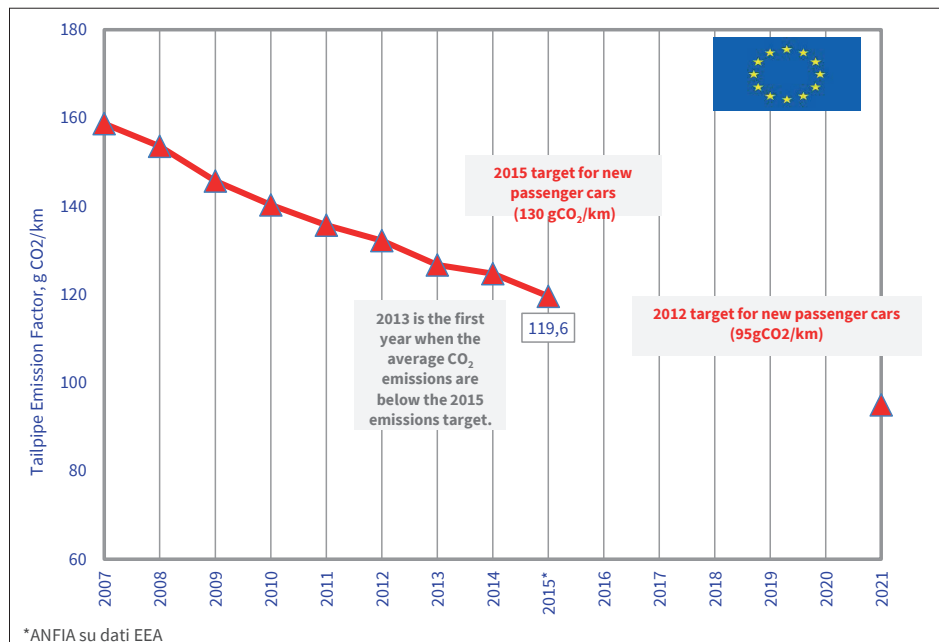
**Figura 12** Italia/Unione Europea, mercato auto ad alimentazione alternativa (2015, valori %)



Secondo i dati preliminari pubblicati dall'*European Environment Agency*, determinati sul monitoraggio finora fatto con il test NEDC, le nuove vetture immatricolate nel 2015 emettono mediamente 3,8 g/km di CO<sub>2</sub> in meno rispetto a quelle vendute nel 2014 e 10 g/km di CO<sub>2</sub> in meno rispetto al target fissato per il 2015 (130 g/km). Dal 2010 (140,3 g/km) le emissioni medie di CO<sub>2</sub> si sono ridotte di 20,7 g/km. L'Unione Europea ha raggiunto l'obiettivo già nel 2013, 2 anni prima del termine fissato.

**Nel 2015 l'emissione media di CO<sub>2</sub> delle nuove autovetture registrate è stata di 119,6 grammi per chilometro.** Solo Estonia e Lettonia (137 g/km) risultano ancora su livelli medi superiori al target, mentre tutti gli altri Paesi dell'Unione lo hanno già raggiunto. I Paesi Bassi, con una media di 101,2 g/km di CO<sub>2</sub>, hanno raggiunto il livello emissivo più basso tra i Paesi dell'Unione. I costruttori dovranno ridurre ulteriormente le emissioni di CO<sub>2</sub>, per raggiungere il secondo obiettivo fissato in 95 g/km entro il 2021.

**Figura 13** Unione Europea, emissioni medie CO<sub>2</sub> delle vetture nuove immatricolate (g/km)



Nell'area UE-EFTA il mercato dei **veicoli commerciali leggeri** ha registrato un incremento del 11,7% nel 2015, con 1,78mln di unità vendute, un volume inferiore del 22% a quello pre-crisi del 2007 (2,28mln di unità). I veicoli leggeri come le autovetture e i furgoni, sono una delle principali fonti di inquinamento atmosferico e producono circa il 15% delle emissioni di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) dell'Unione Europea. Secondo i dati preliminari pubblicati dall'*European Environment Agency*, l'emissione media di CO<sub>2</sub> dei nuovi VCL immatricolati nell'UE diminuisce appena di 1 grammo per chilometro nel 2015 rispetto all'anno prima. **La media delle emissioni dei nuovi van venduti è stata di 168,2 g/km di CO<sub>2</sub>.** 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 CO<sub>2</sub> per il 2020.

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

dimezzati rispetto al 2007). La Germania è il primo mercato dell'Unione allargata, seguita da UK, che ha superato la Francia, mentre Polonia e Spagna si contendono il quarto posto.

Il comparto dei soli **autocarri pesanti**, con ptt uguale o superiore a 16mila kg, ha totalizzato oltre 261mila nuove registrazioni nel 2015 (+18%), la metà vendute in soli tre Paesi: Germania, Francia e UK. Buon recupero della Spagna (+38,7%), anche se, come in Italia, dal 2009 il mercato si è più che dimezzato; la Polonia è il quarto mercato dell'Unione Europea allargata, dopo Germania, Francia e UK. Quasi l'80% dei veicoli industriali immatricolati nell'area UE-EFTA riguarda gli autocarri pesanti.

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

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

Il mercato degli **autobus** (con ptt superiore a 3.500 kg) risulta in crescita del 14,7%, con 39.600 nuove immatricolazioni. Tra i *major market*, è l'Italia il Paese dove si immatricolano meno autobus nuovi, a dispetto della vetustà del parco.

In **Russia**, nel 2015, con oltre 1,4mln di autoveicoli, il mercato russo ha subito una flessione del 44,5% sul 2014, che risultava già in calo del 13,5% sul 2013. Le vendite di autovetture hanno fatto registrare una contrazione del 45% rispetto al 2014 con circa 1,28mln di unità vendute. La crisi con l'Ucraina e le sanzioni che ne sono scaturite da parte di UE-USA nei confronti della Russia, hanno aggravato una tendenza al ribasso dell'economia russa i cui segnali erano già visibili prima della crisi tra i due Paesi. Si aggiungono la marcata volatilità del rublo e il suo forte deprezzamento, la diminuzione del prezzo del petrolio che incidono pesantemente sull'economia. Il FMI ha stimato una variazione negativa del PIL per il 2016 dello 0,8% e una variazione positiva per il 2017 dell'1,1%.

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

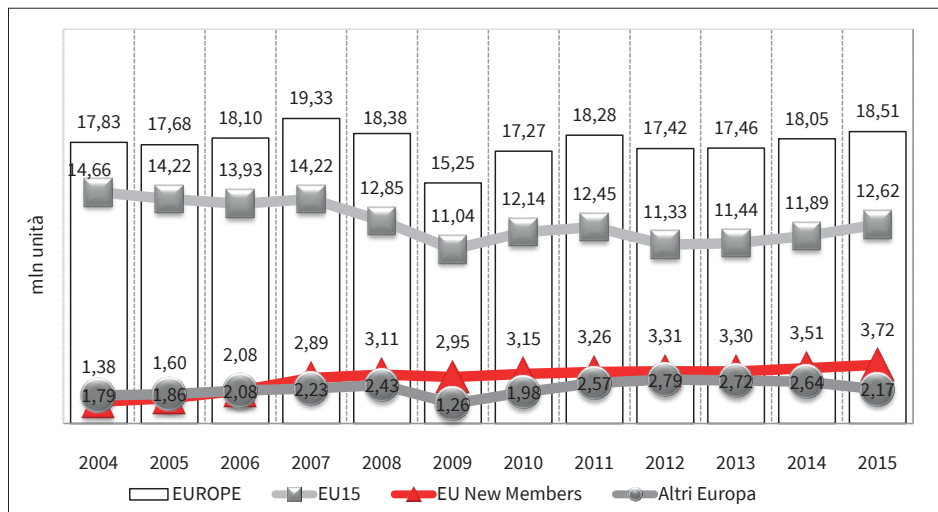
## 5.2 Gli autoveicoli 'made in Europe'

La **produzione di autoveicoli in Europa ha totalizzato 21,46mln di unità nel 2015** (il 23,6% della produzione mondiale), il 3,7% in più del 2014. In Unione Europea, la produzione di autoveicoli impiega 2,3mln di addetti diretti e 807mila addetti indiretti nella filiera produttiva. Tutto il settore automotive, incluse le attività di commercio, servizi, trasporto e costruzione di infrastrutture dà lavoro a 12,2mln di persone (dati 2013, ACEA). Operano 296 stabilimenti di produzione e assemblaggio di autoveicoli in 26 Paesi dell'UE per un totale di 18,5mln di autoveicoli prodotti (16,34mln le autovetture), di cui oltre 6mln esportati fuori dai confini dell'area, che generano un saldo commerciale positivo di oltre 100mld di € (Eurostat, dati 2015). La Germania è il primo Paese produttore dell'UE e del continente con oltre 6,1mln di autoveicoli prodotti, seguita dalla Spagna (2,7mln) e dalla Francia (2mln). **Tra i nuovi Paesi membri dell'Unione Europea si evidenziano le produzioni di: Repubblica Ceca, 1,3mln di autoveicoli, e Slovacchia, 1mln.**

Il 68% delle autoveicoli prodotti in Europa esce dagli stabilimenti localizzati nell'area dell'UE15 (da sola la Germania detiene circa il 29% della produzione autoveicolare europea); il 18% è prodotto nei Paesi nuovi membri UE e il 14% dal resto dei Paesi europei. Germania e Spagna sono tra i primi dieci Paesi produttori di autoveicoli nel mondo, rispettivamente al 4° e all'8° posto. La Turchia, è diventato un importante sito produttivo, gli autoveicoli prodotti nel 2015 sono stati 1,36mln (+16% sul 2014), in gran parte destinati all'export. Molti costruttori hanno delocalizzato qui le loro produzioni, utilizzando il Paese come base per le loro esportazioni, grazie alla posizione strategica di ponte tra Medio-Oriente, Europa e Africa, fattore che attrae anche investimenti esteri da parte dei maggiori produttori di componenti.

In Europa le **autovetture** prodotte sono state 18,5mln, +2,6% sul 2014, ma ancora al di sotto dei volumi del 2007 (-4%), anno record di produzione con oltre 19,3mln di unità. Nel 2009, la crisi finanziaria ed economica globale ha colpito pesantemente l'Europa Occidentale e la Russia, le cui produzioni hanno registrato rispettivamente i crolli del 14% e del 59% rispetto al 2008.

**Figura 14** Europa, produzione autovetture (2004-2015, milioni di unità)



Fonte: ANFIA

L'andamento produttivo nei nuovi Paesi membri è stato decisamente più lineare, con un calo del 5% nel 2009 sul 2008, mentre dal 2010 al 2013 risulta in costante, anche se leggera, crescita. Nel 2015, in Germania sono state prodotte 5,7mln di autovetture (+1,9% sul 2014), in Francia 1,55mln (+3,6%), in Spagna 2,2mln (+16,9%), nel Regno Unito 1,59mln (+3,9%) e 663mila in Italia (+65%). In Russia la produzione di auto è precipitata a 1,21mln di unità da 1,68mln del 2014, in calo del 28%.

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

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

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

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



## 5.3 Trend 2016

### 5.3.1 Mercato autoveicoli

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

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

- 1 milione di veicoli commerciali fino a 3.500 kg, +12,7%;
- 188mila autocarri medi-pesanti, +16,3% (i pesanti 151mila, +17,4%);
- 20mila autobus, +4,8%.

In Russia il mercato dei *light vehicle* totalizza 672.140 nei primi 6 mesi del 2016 (-14,1%). Nonostante la caduta delle vendite, gli investimenti produttivi dei principali *carmakers* stanno rifluendo verso il Paese, in previsione della ripresa del mercato attesa per il 2017; tra questi Daimler che ha pianificato l'aggiunta di un nuovo impianto per sostenere le vendite del brand Mercedes, che nel segmento premium risulta al top della classifica. Le previsioni di chiusura per il 2016 stimano un mercato di 1,44mln di unità, con una riduzione annuale del 12,5%. Il decremento previsto per la seconda parte dell'anno dovrebbe attestarsi tra il 6 e il 7%, la metà di quello registrato nei primi 6 mesi del 2016. In calo dell'1% la domanda di autoveicoli in Turchia a gennaio-giugno 2016, il comparto auto resta positivo (+3%), mentre calano le vendite di veicoli commerciali e industriali del 12,4%.

### 5.3.2 Produzione autoveicoli

**Nel 2016 la produzione di autovetture in Europa è prevista in aumento per un valore pari al 3,3%** e dovrebbe mantenere il trend di crescita fino al 2020, arrivando a 20,3mln di unità, in particolare contribuiranno all'incremento produttivo Spagna, Slovacchia, Polonia, Turchia e Russia (dati IHS).

