

1 Uno sguardo globale al mercato dell'auto

Marisa Saglietto

(Responsabile Area Statistica, ANFIA, Torino, Italia)

Sommario 1.1 L'economia mondiale. – 1.1.1 Il petrolio e le materie prime no-fuel. – 1.1.2 Il commercio mondiale. – 1.2 L'industria automotive mondiale. – 1.2.1 La domanda mondiale di autoveicoli. – 1.2.2 La produzione di autoveicoli. – 1.3 L'industria automotive italiana. – 1.3.1 Sintesi economica. – 1.3.2 La filiera produttiva italiana. – 1.3.3 Il trade automotive. – 1.3.4 Il mercato degli autoveicoli e dei veicoli trainati. – 1.3.5 Il parco circolante.

1.1 L'economia mondiale

Nel 2017 la **crescita dell'economia mondiale** è stata ampia, +3,7%.¹ La ripresa ciclica, in atto da metà 2016, ha continuato a rafforzarsi e circa 120 economie, che rappresentano i tre quarti del PIL mondiale, hanno registrato nel 2017, una ripresa in termini di crescita su base annua, che vale il più ampio aumento sincronizzato della crescita globale dal 2010. Secondo il Fondo Monetario Internazionale (FMI), l'attuale ripresa ciclica offre un'opportunità ideale per le riforme; le priorità condivise in tutte le economie includono l'attuazione di riforme strutturali per aumentare il potenziale di produzione e rendere la crescita più inclusiva, visto che il principio di austerità imposto a diverse economie mondiali in questi anni di profonda crisi economica ha ampliato moltissimo le disuguaglianze. I governi devono prestare una maggiore attenzione all'equità economica tra i cittadini, guardando alla cooperazione multilaterale per ridurre gli squilibri globali eccessivi e risolvere problemi comuni. Anche se a luglio il FMI ha confermato le proiezioni di crescita di aprile del 3,9% sia per il 2018 che per il 2019, l'istituto internazionale avverte che la crescita sta già iniziando a rallentare nell'Area Euro, in Giappone e nel Regno Unito. La crescita degli Stati Uniti, incentivata dal recente stimolo fiscale, dovrebbe moderarsi a medio termine, mantenendo intanto alta l'occupazione, favorita anche dall'aumento della spesa pubblica. Nei mercati emergenti, la crescita risulta più disomogenea con l'aggiornamento delle previsioni di luglio, in parte a causa dell'aumento dei prezzi del petrolio e delle pressioni valutarie. Le crescenti tensioni sul commercio internazionale fanno temere per un peggioramento a breve termine.

1 Fondo Monetario Internazionale, aggiornamento luglio 2018.

Il PIL delle **economie avanzate** è cresciuto nel 2017 del 2,4%, con aumenti previsti per gli anni 2018 e 2019 pari rispettivamente a +2,4% e +2,2%. Tra le economie avanzate, la crescita nel terzo trimestre del 2017 è stata più elevata di quanto previsto, in particolare in Germania, Giappone, Corea e Stati Uniti. La crescita annuale degli Stati Uniti è stata del 2,3%, mentre per il 2018 e per il 2019 è prevista rispettivamente del 2,9% e del 2,7%.

L'**economia europea** è entrata ormai nel quinto anno di una ripresa (dopo il segno negativo del 2012, -0,3%), interessando tutti gli Stati membri dell'UE. Nel 2017 la crescita economica dell'area dei 28 Paesi, è stata del 2,7%, ed è prevista proseguire nel 2018 (+2,5%) e nel 2019 (+2,1%), anche se la ripresa della zona Euro in termini di posti di lavoro e di investimenti rimane disomogenea tra i Paesi. La crescita economica dell'**Area Euro** è stata del 2,4%; questa performance dovrebbe continuare nel 2018 e nel 2019 con aumenti più moderati, rispettivamente del 2,2% e dell'1,9%, per il rallentamento già in atto in alcuni Paesi, tra cui l'Italia. La Commissione europea ha rivisto al ribasso le stime di crescita sul PIL dell'Italia: per il 2018 vengono limiate a 1,3% (da 1,5% previsto a maggio) e nel 2019 a 1,1% (da 1,2% di maggio); più severe le nuove proiezioni di crescita di luglio del FMI, che scendono nel 2018 a 1,2% (da 1,5% di aprile) e a 1% nel 2019 (da 1,1% di aprile). Il FMI sottolinea l'incertezza politica in cui muove l'Unione Europea, che deve affrontare sfide politiche fondamentali in materia di politica migratoria, governance fiscale, norme sullo stato di diritto e architettura istituzionale dell'Area Euro.

Nel 2017 la crescita delle **economie emergenti e in via di sviluppo** è stata del 4,7%, meglio del 2016 e del 2015, che avevano registrato i rialzi più bassi dalla crisi finanziaria 2008-2009. Anche Brasile, Cina e Sud Africa hanno registrato una crescita nel terzo trimestre più forte rispetto alle previsioni. Per il 2018 e 2019 le proiezioni del FMI stimano aumenti del PIL rispettivamente del 4,9% e del 5,1%. 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 2017 il 18,2% del PIL mondiale, davanti a USA con il 15,3%, e Area Euro con l'11,6%. L'economia cinese continua a crescere, anche se ad un tasso più ridotto che nel recente passato.

Nel 2017, **Russia e Brasile** hanno registrato una ripresa dell'economia superiore alle aspettative rispettivamente dell'1,5% e dell'1%, dopo il segno negativo degli ultimi due anni. L'economia dell'area **MENA** (Medio Oriente inclusi Afghanistan e Pakistan, Nord Africa) è cresciuta del 2,2%, e dovrebbe accelerare nel 2018 (+3,5%) e nel 2019 (+3,9%).

L'economia dell'**Africa Sub-Sahariana**, dopo una crescita media del 5,2% nel decennio 2000-2009, ha rallentato nel 2015 (+3,4%) e soprattutto nel 2016 (+1,4%), registrando gli incrementi più bassi degli ultimi 20 anni.

Per il 2017 la crescita economica è stata del 2,8%, ma nel 2018 e 2019 la ripresa si consolida con variazioni annuali positive rispettivamente del 3,4% e del 3,8%. Il trend di crescita dell'economia sarà migliore rispetto a quello della popolazione, un fattore che potrà consentire ai redditi pro capite di crescere in molti Paesi. Nonostante una ripresa dei prezzi delle materie prime, la crescita sarà inferiore ai livelli osservati durante il boom delle materie prime degli anni 2000. Conflitti civili o shock climatici potrebbero intensificare le spinte migratorie verso l'esterno, specialmente verso l'Europa.

Tabella 1.1 PIL, variazioni percentuali annuali (2017-2019)

	2017	Proiezioni	
		2018	2019
PIL MONDO	3,7	3,9	3,9
Economie avanzate	2,4	2,4	2,2
Area Euro	2,4	2,2	1,9
Unione Europea	2,7	2,5	2,1
Germania	2,5	2,2	2,1
Francia	2,3	1,8	1,7
Italia	1,5	1,2	1,0
Spagna	3,1	2,8	2,2
Giappone	1,7	1,0	0,9
Regno Unito	1,7	1,4	1,5
Stati Uniti	2,3	2,9	2,7
Canada	3,0	2,1	2,0
Altri Paesi avanzati	2,7	2,8	2,7
Economie emergenti e in via di sviluppo	4,7	4,9	5,1
CSI (escluso Russia)	3,6	3,6	3,7
Russia	1,5	1,7	1,5
Brasile	1,0	1,8	2,5
Cina	6,9	6,6	6,4
India	6,7	7,3	7,5
Messico	2,0	2,3	2,7
Paesi emergenti europei	5,9	4,3	3,6
ASEAN	5,3	5,3	5,3
MENA	2,2	3,5	3,9
Africa Sub-Sahariana	2,8	3,4	3,8
Nigeria	0,8	2,1	2,3
Sud Africa	1,3	1,5	1,7

Fonte: FMI, World Economic Outlook Update July 2018

1.1.1 Il petrolio e le materie prime no-fuel

L'aumento dei prezzi delle materie prime ha favorito la ripresa economica di molti Paesi esportatori emergenti e in via di sviluppo. **Le restrizioni sulla produzione di petrolio**, adottate a fine 2016 dal cartello petrolifero di Paesi Opec e non-Opec (tagli di 1,2mln di barili al giorno), **hanno determinato un rialzo del prezzo, che nel 2017 è stato del 23%** (52,8 US\$, media pesata dei prezzi WTI, Brent, Dubai) sul prezzo medio del 2016 (in calo del 16% su quello del 2015). Anche la crescita economica globale è stata determinante nel rialzo dei prezzi del petrolio, in particolare per la crescente domanda petrolifera di Cina e India.

Tabella 1.2 Prezzo del petrolio, US\$ al barile

	2017	Proiezioni	
		2018	2019
Prezzo petrolio (media dei prezzi Brent, Dubai e WTI)	\$ 52,8	\$ 62,3	\$ 58,2

Fonte: FMI, Aprile 2018

Nel **1° trimestre del 2018**, il prezzo medio del petrolio è salito a 64,6 US\$, registrando un aumento del 22,3% rispetto a gennaio-marzo 2017. Il prezzo medio (Brent+WTI) si è poi avvicinato a 80 US\$ al barile nel mese di **maggio**, per poi oscillare attorno ai 70 US\$ nei mesi successivi, anche per effetto di un aumento delle forniture dell'Arabia Saudita al di fuori degli accordi OPEC. Nel 2° trimestre 2018 il prezzo medio del petrolio sale a 71,5 US\$ al barile, in crescita dell'11% rispetto al trimestre precedente e del 45% rispetto al 2° trimestre 2017. Alcuni recenti avvenimenti, come le sanzioni contro Teheran del Governo americano, uscito dall'accordo sul nucleare sottoscritto nel luglio 2015 dall'Amministrazione Obama e da alcuni partner europei, e la crisi del Venezuela e della sua industria petrolifera, sempre più gravi, concorrono al rischio di un nuovo shock energetico. La domanda superiore all'offerta e la riduzione delle scorte potrebbero innescare una speculazione, della quale farebbero le spese i consumatori occidentali e molte economie emergenti. All'aumento delle forniture saudite, si aggiunge il riavvio di diversi giacimenti libici e la riapertura dei porti della Cirenaica e l'aumento della produzione di olio di scisto USA: una maggiore offerta di petrolio sul mercato, che potrebbe alimentare polemiche e divisioni tra i Paesi produttori. Il FMI stima un prezzo medio annuo per il 2018 a 62 US\$ (+18% sul 2017), stima che potrebbe anche rivelarsi cauta.

Per le **materie prime no-fuel**, il FMI ha stimato un aumento del prezzo del 6,8% nel 2017 e del 5,6% per il 2018.

Il **prezzo medio dei metalli** è aumentato nell'ultimo anno del 22%. L'andamento futuro dei prezzi dei metalli sarà molto condizionato dai trend

produttivi dei prodotti in metallo e dall'applicazione delle nuove tecnologie in molti ambiti industriali, tra questi l'industria automotive. L'elettrificazione della mobilità da un lato e l'evoluzione sempre più complessa dei veicoli connessi e a guida autonoma dall'altro, vedranno aumentare l'impiego di alcuni metalli, come il rame (le auto elettriche contengono circa tre volte più rame di un veicolo tradizionale e ancor più ne serve per le stazioni di ricarica), mentre per altri metalli, la domanda potrebbe, nel tempo, arrivare ad esaurirsi (come il piombo, l'acciaio, il platino usato nelle marmitte catalitiche). L'evoluzione del mercato dei veicoli elettrici sarà supportato dalla riduzione dei costi delle batterie, che attualmente utilizzano principalmente il litio, in combinazione con rame, nichel, manganese, alluminio, e cobalto. La futura domanda dipenderà dalla crescita di prodotti finali che utilizzano questi metalli, inclusi elettronica e automobili, il cui trend dipende da diversi fattori che vanno dai prezzi del petrolio, alla crescita economica, alla tecnologia applicata a batterie e componenti in continua evoluzione, alle politiche industriali dei Paesi estrattori e produttori di metalli, in particolare di quelli definiti 'terre rare'.

1.1.2 Il commercio mondiale

Il **commercio mondiale** è cresciuto fortemente negli ultimi mesi del 2017, sostenuto da una ripresa degli investimenti, in particolare tra le economie avanzate, e da un aumento della produzione manifatturiera in Asia.

Area Euro, USA, Giappone e Cina hanno contribuito in particolar modo alla crescita del commercio mondiale, insieme ad alcuni Paesi emergenti esportatori di materie prime.

Nel 2017 la dinamica degli scambi dei **volumi del commercio mondiale di beni e servizi** ha favorito una crescita del 5,1% (la variazione più alta dal 2011). Secondo le proiezioni del FMI di aprile 2018, il *trade* mondiale è previsto aumentare del 4,8% nel 2018 e del 4,5% nel 2019, grazie all'economia cinese che continua ad essere resiliente ed alla ripresa dei prezzi delle materie prime, sostegno per altre economie emergenti. Il commercio di beni e servizi in valore è stato stimato dal FMI in 22.654mld di dollari (+9,6% sul valore del 2016) ed è previsto crescere oltre i 25.000mld nel 2018.

Tabella 1.3 Commercio mondiale, variazioni percentuali annuali dei volumi di merci e servizi

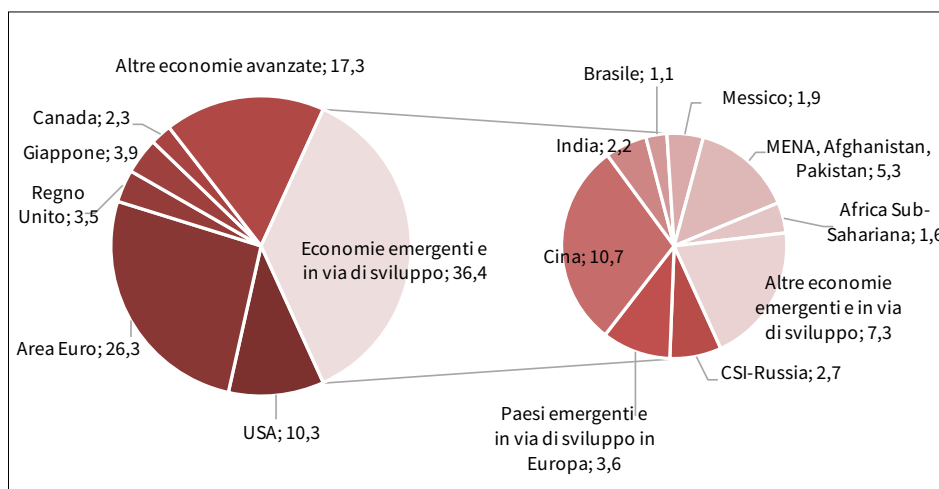
	2017	Proiezioni	
		2018	2019
Commercio mondiale (volumi di merci e servizi)	5,1	4,8	4,5

Fonte: FMI, luglio 2018

L'export di beni e servizi delle economie avanzate vale il 63,6% dell'export mondiale (Area Euro il 26,3%, di cui la sola Germania pesa per il 7,7%; USA il 10,3%), mentre l'export delle economie emergenti e in via di sviluppo vale il 36,4% (Cina il 10,7%). Sebbene la crescita globale risulti rafforzata e la dinamica del commercio mondiale risulti vivace, emergono rischi per le restrizioni commerciali in atto. Il sostegno alla globalizzazione sta venendo meno in alcune economie avanzate.

L'amministrazione statunitense Trump ha imposto o minacciato tariffe contro un certo numero di partner commerciali nel tentativo di ridurre il deficit commerciale colossale degli Stati Uniti. L'obiettivo principale di Trump è la Cina, ma i suoi funzionari stanno anche rinegoziando il NAFTA, mentre applicano tariffe all'UE e fanno pressioni sul Giappone, a cui si aggiungono le sanzioni alla Russia e all'Iran.

Figura 1.1 Esportazioni mondiali di beni e servizi (2017), in %



Fonte: FMI, luglio 2018

1.1.2.1 Trade Stati Uniti

Le azioni dell'Amministrazione Trump sul commercio di beni e servizi si prefiggono la riduzione dell'enorme disavanzo commerciale degli Stati Uniti (disavanzo merci per 796mld di dollari e avanzo servizi per 244mld di dollari), attraverso nuove regole del gioco, che vedono l'indebolimento dell'Organizzazione Mondiale del Commercio (OMC) e mirano ad aumentare il peso degli Stati Uniti nelle contrattazioni bilaterali con i partner commerciali. Le motivazioni adottate dal Governo Trump sono riconducibili principalmente alla salvaguardia di settori pesantemente colpiti da

gli incrementi dell'import e al tema della sicurezza nazionale, laddove sono coinvolti comparti strategici per la difesa degli Stati Uniti. **I settori oggetto dell'indagine sul trade dell'Amministrazione americana includono anche l'industria automobilistica americana**, la quale se fosse ritenuta penalizzata dalle attuali condizioni previste dal commercio, potrebbe venire 'protetta' dall'introduzione di misure protezionistiche. **Attualmente i dazi previsti sulle auto di importazione sono del 2,5% e potrebbero essere imposti fino al 25%.**

Il primo obiettivo individuato dall'Amministrazione Trump ha riguardato la rinegoziazione del trattato commerciale NAFTA, tra USA-Canada-Messico. Le trattative, iniziate a settembre 2017, sono progressivamente peggiorate e la cessazione dell'accordo rimane una possibilità concreta. A fine agosto Trump ha annunciato di aver raggiunto un accordo commerciale con il Messico. Si tratta di un passo preliminare determinante verso la rinegoziazione del trattato NAFTA, che per essere salvato necessita della partecipazione del Canada, oppure verso il suo superamento, dando spazio ad accordi bilaterali, un'eventualità denunciata come dannosa per l'economia e le catene globali di forniture dal mondo aziendale e da una parte della politica americana. Il deciso spostamento degli Stati Uniti verso politiche protezionistiche è uno degli aspetti più preoccupanti per l'economia mondiale.

Il primo partner commerciale degli Stati Uniti è la Cina, seguita da Canada e Messico. Insieme, i 3 Paesi determinano un disavanzo commerciale per gli USA di oltre 463mld di dollari, che in parte spiega l'atteggiamento intransigente del Governo Trump verso Cina e NAFTA per un equilibrio commerciale più equo.

Tabella 1.4 Trade beni USA, Primi 10 partner commerciali, 2017, miliardi di dollari

	Export	Import	Totale Trade	Saldo
Totale	1.546,8	2.342,9	3.889,7	-796,1
1 CINA	130,4	505,6	636,0	-375,2
2 CANADA	282,4	300,0	582,4	-17,6
3 MESSICO	243,0	314,0	557,0	-71,0
4 GIAPPONE	67,7	136,5	204,2	-68,8
5 GERMANIA	53,5	117,7	171,2	-64,2
6 COREA DEL SUD	48,3	71,2	119,5	-22,9
7 REGNO UNITO	56,3	53,1	109,4	3,2
8 FRANCIA	33,6	48,9	82,5	-15,3
9 INDIA	25,7	48,6	74,3	-22,9
10 ITALIA	18,3	50,0	68,3	-31,7

Fonte: US CENSUS

Inizialmente le azioni protezionistiche del Governo americano hanno dato l'impressione di essere soprattutto indirizzate contro la Cina e contro il suo potere di penetrazione nei mercati internazionali con prodotti a basso costo.

La bilancia commerciale del commercio di beni degli USA verso la Cina ha un disavanzo commerciale di 375mld di dollari (era di 347 nel 2016).

La prima misura adottata dal Governo USA, a gennaio 2018, è stata l'introduzione dei dazi sull'importazione di pannelli solari e lavatrici, che provengono principalmente da Cina e Corea del Sud. Secondo la US International Trade Commission l'aumento delle importazioni di questi beni danneggia i produttori nazionali. Successivamente il 23 marzo 2018 sono stati introdotti i dazi sulle importazioni di acciaio (del 25%) e alluminio (del 10%), con l'esenzione per Messico, Canada e UE, dapprima fino al 1° maggio 2018, poi prolungata fino al 1° giugno, aumentando l'incertezza del mercato e influenzando le decisioni delle imprese. Alla scadenza, l'esenzione è stata abolita e gli Stati Uniti hanno deciso di applicare tali imposte anche a Messico, Canada e UE. Anche la Russia è stata pesantemente colpita dalle sanzioni USA, che hanno introdotto misure restrittive nei confronti dei produttori di alluminio russi, come Rusal, le cui forniture rischiano di diventare 'proibite' non solo per gli americani.

Secondo la Commissione europea, tali dazi dovrebbero costare 6,4mld di € ai Paesi europei, tra cui l'Italia, uno dei maggiori Paesi esportatori di prodotti finiti. In risposta alla decisione del Governo USA, la Commissione europea ha deliberato di applicare dazi addizionali a importazioni selezionate dagli Stati Uniti, a partire dal mese di luglio.

L'imposizione dei dazi di riequilibrio su un elenco di prodotti statunitensi selezionati fa parte della triplice risposta delineata dalla Commissione europea, che comprende l'avvio di procedimenti giudiziari contro gli Stati Uniti nell'OMC (il 1° giugno) e l'attivazione di misure di salvaguardia, azione per proteggere il mercato europeo dalle interruzioni causate dalla diversione dell'acciaio dal mercato degli Stati Uniti. Il 18 luglio la Commissione europea ha introdotto misure di salvaguardia provvisorie riguardanti le importazioni di numerosi prodotti di acciaio, in vigore dal 19 luglio, ma le importazioni tradizionali di prodotti di acciaio non ne saranno influenzate. Le misure di salvaguardia provvisorie assicurano tuttavia che il mercato dell'UE resti aperto e mantenga i flussi commerciali tradizionali, ricercando dunque il giusto equilibrio tra gli interessi dei produttori e utilizzatori di acciaio dell'UE, come l'industria automobilistica e il settore delle costruzioni, che fanno affidamento sulle importazioni.

La Commissione europea continuerà a monitorare le importazioni di acciaio per prendere una decisione definitiva entro l'inizio del prossimo anno. Le misure provvisorie riguardano 23 categorie di prodotti siderurgici e le tariffe del 25% saranno imposte solo quando le importazioni supereranno la media delle importazioni negli ultimi tre anni. Le misure

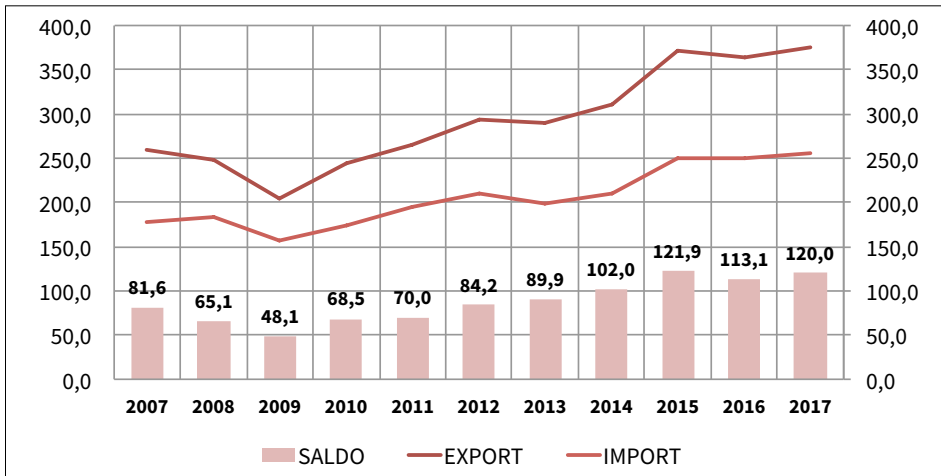
sono imposte contro tutti i Paesi, ad eccezione di alcuni Paesi in via di sviluppo con esportazioni limitate verso l'UE e dei Paesi dello Spazio economico europeo.

Anche la Cina ha trasmesso una richiesta di consultazione all'OMC per la risoluzione della controversia commerciale sui dazi imposti dagli USA, che secondo la Cina non sono conformi alle disposizioni dell'accordo generale sulle tariffe doganali e sul commercio (GATT) del 1994 dell'OMC e dell'accordo sulle misure di salvaguardia. Il Governo cinese ha anche introdotto tariffe più alte (15-25%) su 128 prodotti made in Usa, come risposta alle tariffe imposte da Washington su acciaio e alluminio e l'avvertimento a non andare fino in fondo con le restrizioni sui prodotti hi-tech delle aziende cinesi e sui loro investimenti negli Stati Uniti. La spirale dei dazi USA verso la Cina minaccia di avvitarsi ulteriormente, l'Amministrazione Trump sta studiando l'applicazione di ulteriori dazi su beni importati per un valore di 200 miliardi di dollari.

L'escalation delle minacce di Trump potrebbe essere una strategia per vincere le elezioni di metà novembre, dopodiché le due superpotenze potrebbero cercare comunque un accordo per riequilibrare la bilancia commerciale, oggi pesantemente negativa per gli Stati Uniti. Non è nemmeno escluso che lo scenario, possa invece peggiorare e sfociare in una vera guerra commerciale. Da un'intesa tra USA e Cina, l'Unione Europea potrebbe però risultare penalizzata, perché vedrebbe sottrarsi quote di export in alcuni settori importanti come l'aviazione e la meccanica.

Sul fronte europeo, nel 2017, i flussi commerciali (import+export) dell'UE verso gli USA valgono 631mld di €, pari al 16,9% del totale trade europeo (era il 18% nel 2015 e 2016), e generano per l'UE un saldo attivo di 120mld di €.

Figura 1.2 Trade beni UE-USA, miliardi di €



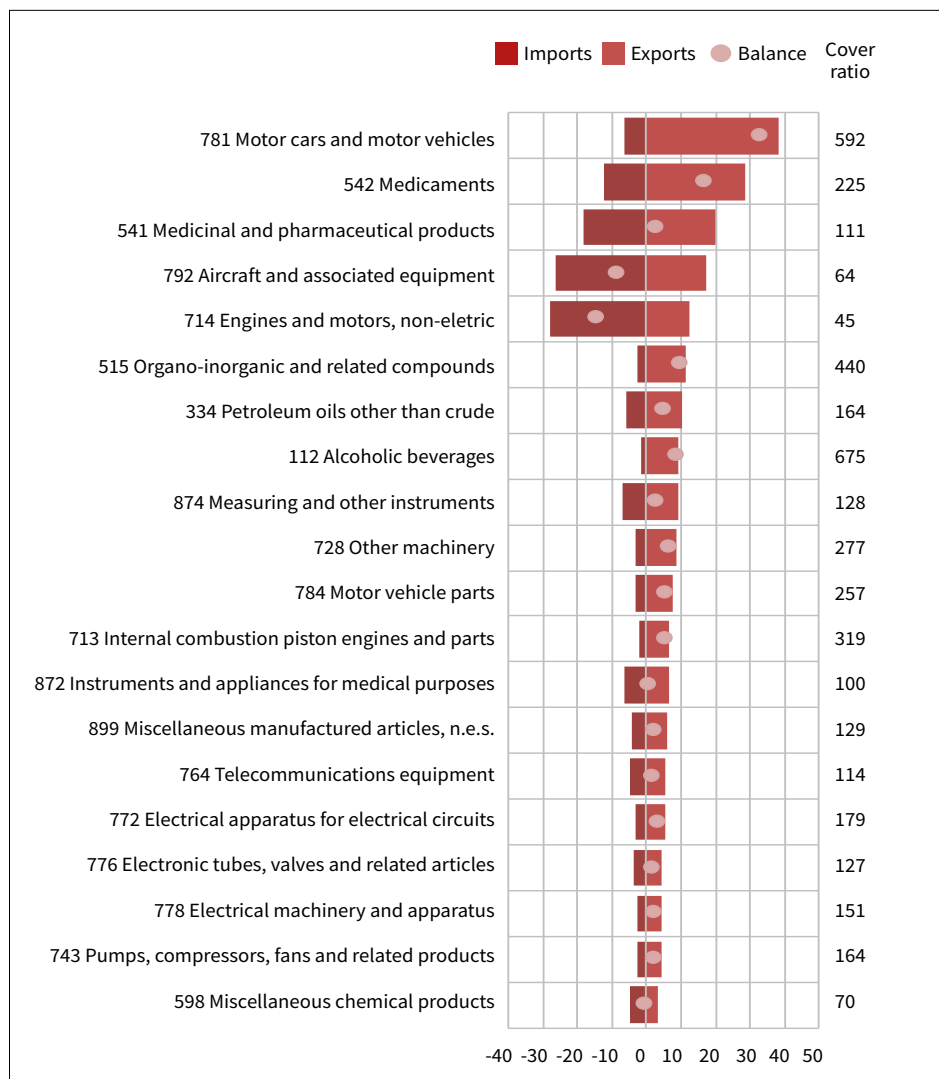
Fonte: Elaborazione grafica ANFIA su dati EUROSTAT

L'Unione Europea e gli Stati Uniti hanno il più grande rapporto commerciale e di investimento bilaterale e godono delle relazioni economiche più integrate nel mondo. Per l'Unione Europea, l'investimento totale negli Stati Uniti è tre volte superiore rispetto a tutta l'Asia. Gli investimenti dell'UE negli Stati Uniti sono circa otto volte la quantità di investimenti dell'UE in India e Cina insieme.

Si stima che un terzo degli scambi attraverso l'Atlantico sia effettivamente costituito da trasferimenti intra-aziendali. L'UE e le economie degli Stati Uniti rappresentano quasi un terzo dei flussi commerciali mondiali. La prima voce di scambio nel commercio tra UE e USA riguarda i macchinari e i veicoli.

Il trade del settore automotive (Motor vehicles+Motor Vehicle parts) vale 48mld di € per l'export e 10mld per l'import, con un saldo positivo per l'UE di 38mld di €. Il 22 giugno, il Presidente americano Trump ha definito la UE «probabilmente dannosa quanto la Cina» e ha minacciato di imporre dazi del 20% su tutte le importazioni di automobili prodotte sul suolo europeo. Al momento gli Stati Uniti impongono dazi del 2,5% su tutte le autovetture prodotte in UE e del 25% su tutti i furgoni e i pick-up. L'UE invece impone una tassa del 10% sui veicoli importati dagli USA. L'UE ha mostrato da subito la volontà a raggiungere un accordo multilaterale e per ora la guerra commerciale sembra essere scongiurata.

Figura 1.3 Trade UE-USA: TOP 20 dei beni più commercializzati con gli USA, 2017, miliardi di €



Nota: Mentre la bilancia commerciale offre informazioni relative al valore assoluto delle posizioni di trading, il grado di copertura offre una misura relativa basata sul rapporto (espresso in termini percentuali) tra il valore dell'export e il valore dell'import; se l'export è superiore all'import, il grado di copertura assumerà un valore superiore a 100.
 Fonte: EUROSTAT, (SITC level 3 products)

Gli attriti con i partner europei non si fermano qui, restano ampiamente divergenti le posizioni di UE e USA, relativamente alla decisione di Trump di uscire dall'**accordo sul nucleare con l'Iran** (JCPOA, in vigore da gennaio 2016), interrompendo le deroghe. Mentre l'Unione Europea è decisa a rispettare l'accordo, per gli USA tutte le sanzioni nei confronti dell'Iran, che esistevano prima dell'intesa del 2015, tornano in vigore. Ciò accrescerà i rischi per gli investimenti e peserà sulla crescita dell'Iran nel breve termine, oltre ad accrescere le tensioni in tutto il Medio Oriente. Da agosto sono state introdotte dagli USA una serie di 'sanzioni secondarie', che colpiscono i soggetti non americani che intrattengono relazioni economiche e commerciali con l'Iran, i quali o cessano i loro commerci o incorrono nella scure americana, perdendo il mercato statunitense e rischiando multe salate.

Le misure adottate dall'Amministrazione USA sia in termini di sanzioni (**Iran, Russia, Venezuela**) che in termini di dazi all'importazione, non sono di semplice interpretazione e l'effetto di 'extra-territorialità', che tali misure implicano, rappresenta una minaccia per molte aziende e multinazionali, che potrebbero vedersi costrette, in assenza di deroghe speciali da parte degli USA, a rinunciare ad importare materie prime o beni/parti di beni dai Paesi sanzionati. Nel 2017 l'Italia è diventato primo partner commerciale dell'Iran tra i Paesi UE, superando Francia e Germania e dunque particolarmente vulnerabile in termini di sanzioni.

L'escalation del protezionismo dell'Amministrazione USA, in un contesto politico influenzato dalle prossime elezioni di medio termine, è decisamente preoccupante. **I player mondiali dell'automotive, presenti contemporaneamente in USA, Cina, UE, Messico e Brasile, devono adeguare i loro piani industriali in funzione delle logiche commerciali in continua evoluzione e in un clima di preoccupante fibrillazione.**

1.1.2.2 Brexit

Sul fronte **Brexit**, la negoziazione tra UE-UK ha definito finora i diritti dei cittadini, la liquidazione finanziaria e una serie di altre questioni riguardanti il recesso e la transizione. Entro il mese di ottobre 2018 però, UE e UK dovranno accordarsi sulla versione definitiva del progetto di ritiro del Regno Unito dall'UE e consentire la tempestiva ratifica da parte del Parlamento europeo, del Consiglio (articolo 50) e del Parlamento inglese. Alla ratifica dell'uscita del Regno Unito (prevista per il 29 marzo 2019) seguirà un periodo di transizione che durerà fino al 31 dicembre 2020. L'attività di negoziazione sembra essersi arenata, infatti Regno Unito e Unione Europea non hanno fatto passi avanti di rilievo nei delicati quanto complessi negoziati che devono ridisegnare i loro rapporti (per esempio la questione del confine doganale con l'Irlanda, gli accordi commerciali, i requisiti su circolazione, controllo doganale e certificazione delle merci), anche

perché nel Regno Unito sembra mancare, a livello governativo, un piano coerente per la Brexit. Il 12 luglio il Governo britannico ha pubblicato un White Paper contenente la proposta dettagliata sulle future relazioni tra Regno Unito e Unione Europea post-Brexit. Tra le ipotesi, non va esclusa nemmeno una Brexit senza accordo, il Regno Unito potrebbe prepararsi ad un possibile abbandono della UE senza alcun tipo di compromesso.

La Commissione Europea intanto ha pubblicato un documento che descrive le attività in corso per far fronte a tutti gli esiti possibili della procedura di uscita del Regno Unito dall'UE e che invita istituzioni e imprese a prepararsi a tutti gli scenari di Brexit, incluso quello di un'uscita senza accordo dal 30 marzo 2019. La Commissione Europea ricorda che, nell'ipotesi di no-deal Brexit, dal 30 marzo 2019 le certificazioni britanniche non sarebbero più valide, e che le imprese farebbero bene a trasferirle per tempo o a ottenerne una da un'autorità del blocco UE-27. Inoltre, inviare o ricevere merci dal Regno Unito comporterà l'applicazione di procedure diverse e più complesse, come quelle che si applicano a Paesi terzi. Ci potrebbero anche essere impatti sulle catene del valore, perché non è scontato che un eventuale input proveniente dal Regno Unito sia considerato 'UE' dal punto di vista degli accordi di libero scambio con Paesi terzi.

La resa dei conti arriverà probabilmente fra settembre e ottobre, dopo la pausa estiva del parlamento britannico.

Nel 2017 l'UE27 esporta verso il Regno Unito 2,3mln di **autoveicoli**, per un valore di oltre 38miliardi di €, pari al 28% dell'export totale autoveicoli europeo, mentre il Regno Unito esporta nell'UE27 oltre 804mila autoveicoli per un valore di circa 14,5mld di €, che vale il 40% delle esportazioni di autoveicoli inglesi.

L'UE27 esporta nel Regno Unito **parti ed accessori per autoveicoli** (incluso carrozzerie e telai) per un valore di 11,4mld di €, pari al 24% del valore globale europeo delle esportazioni di parti/componenti e pari al 79% del valore delle importazioni totali di parti/componenti del Regno Unito.

Il Regno Unito esporta verso l'UE27 circa 3,8mld di €, il 68% del valore complessivo delle esportazioni totali di parti/accessori e il 17% del valore delle importazioni totali dell'UE di parti/componenti.

L'Italia esporta per un valore di 2mld di €, con un disavanzo di 0,1mld di €; il trade Italia-UK autoveicoli risulta decisamente in perdita per l'Italia, ma è controbilanciato dal trade componenti invece molto positivo.

L'UE ha prodotto oltre 19mln di veicoli a motore nel 2017 (+0,5% sul 2016), incluso il Regno Unito che rappresenta il 4° Paese produttore dell'Unione con oltre 1,7mln di veicoli prodotti, dopo Germania, Spagna e Francia. L'80% della produzione automobilistica del Regno Unito viene esportato, ma i Paesi dell'UE rappresentano l'88% del volume delle importazioni di autoveicoli nel Regno Unito, per un valore di 38mld di €.

Gli addetti dell'industria automotive inglese valgono il 10% della manodopera del settore manifatturiero.

Una grande preoccupazione per il settore riguarda gli aspetti normativi, ossia se le auto approvate dalle autorità del Regno Unito saranno ancora in grado di essere vendute nell'UE dopo la Brexit e viceversa. La normativa UE richiede che le auto siano testate da un servizio tecnico nazionale per verificare la conformità agli standard ambientali, di sicurezza dell'UE, prima che possano essere immesse sul mercato in qualsiasi parte dell'Unione Europea, il cosiddetto sistema di 'omologazione'. È fondamentale che UE e Regno Unito riconoscano reciprocamente le omologazioni dei veicoli dopo la Brexit - qualcosa che sarebbe possibile solo se il Regno Unito rimanesse pienamente allineato con tutta la legislazione UE pertinente.

Un altro importante punto di domanda è se il mercato automobilistico britannico, il secondo più grande nell'UE, sarà considerato per raggiungere gli obiettivi di CO₂ del 2021.

Inoltre, dato che le operazioni commerciali dell'industria automobilistica si basano su consegne 'just-in-time' e 'just-in-sequence' uniformi, qualsiasi nuovo controllo doganale a seguito di Brexit aggiungerebbe costi, causerebbe ritardi e minaccerebbe la produttività. Nel peggiore dei casi, potrebbero persino portare a interruzioni della catena di montaggio.

Infine, la potenziale applicazione dei dazi doganali sarebbe estremamente gravosa per i costruttori di automobili e per i consumatori.

1.1.2.3 Africa, Continental Free Trade Area, CFTA

Nel quadro del commercio mondiale, 44 dei 55 Stati membri dell'**Unione africana**, in un summit straordinario tenutosi a Kigali, capitale del Rwanda, hanno siglato un accordo iniziale sull'istituzione del mercato unico africano libero da barriere tariffarie (**CFTA, Continental Free Trade Area**), un'intesa che mira ad eliminare i dazi sul 90% delle merci scambiate tra Stati africani, passando dall'attuale 6% a zero. L'Africa prova dunque a cambiare i rapporti di forza nel commercio globale con ripercussioni su Europa e Cina, i principali partner economici del Continente.

Il 22 giugno 2018 la Commissione europea ha ricevuto l'autorizzazione del Consiglio ad aprire negoziati per un nuovo accordo di partenariato con i Paesi dell'Africa, dei Caraibi e del Pacifico (ACP). Il quadro esistente, noto come accordo di Cotonou, scadrà nel febbraio 2020.

1.1.2.4 Accordo di partenariato economico UE-Giappone

Il 17 luglio UE e Giappone firmano l'accordo di partenariato economico, EPA (Economic Partnership Agreement). L'EPA eliminerà la stragrande maggioranza dei dazi pagati ogni anno dalle aziende europee che esportano in Giappone, oltre ad una serie di ostacoli normativi. Aprirà inoltre il

mercato giapponese, forte di 127mln di consumatori, alle principali esportazioni agricole europee ed aumenterà le opportunità di esportazione in Giappone anche in altri settori. L'accordo dovrà essere ratificato da tutti i Paesi dell'Unione.

1.1.2.5 Accordo di partenariato economico CETA

L'accordo economico e commerciale globale tra il Canada e l'Unione Europea (CETA) è entrato in vigore in via provvisoria il 21 settembre 2017. Il CETA, prima di entrare pienamente in vigore, dovrà essere approvato dai parlamenti nazionali e, in alcuni casi, anche da quelli regionali dei Paesi dell'UE. L'accordo entrerà in vigore pienamente e in via definitiva solo quando tutti gli Stati membri dell'UE lo avranno ratificato. Il Governo italiano intende non ratificare il trattato e gli altri simili al Ceta. Se l'Italia si fermasse alla 'non ratifica' il Trattato continuerebbe a restare in piedi, anche se non per le parti di competenza nazionale in Italia. Se invece il Parlamento italiano lo bocciasse con un voto esplicito allora il Ceta potrebbe cadere per tutti. Finora si sono espressi solo 11 Paesi su 28 (Danimarca, Lettonia, Estonia, Lituania, Malta, Spagna, Portogallo, Croazia, Repubblica Ceca, Austria e Finlandia).

1.2 L'industria automotive mondiale

1.2.1 La domanda mondiale di autoveicoli

L'andamento dell'industria autoveicolistica, a fine 2017, ha conseguito risultati positivi; la **domanda mondiale di autoveicoli² ha riguardato complessivamente circa 97mln di unità**, con una crescita del 3% rispetto al 2016.

L'incremento delle vendite è stato generato soprattutto da Cina, Sud America ed Europa Occidentale.

La domanda di autoveicoli in **UE-EFTA**, dopo anni di segni negativi, è in crescita dal 2014 e nel 2017 registra un aumento delle nuove immatricolazioni di autoveicoli del 3,3%, avvicinandosi ai livelli pre-crisi. L'Unione Europea allargata all'EFTA vale il 19% delle vendite mondiali. Fuori dall'UE crescono le vendite in Russia del 14% e nei Paesi extra-UE dell'Europa Orientale del 20,6% e calano in Turchia del 2,7%.

2 Vetture + VCL + autocarri + autobus (elaborazioni ANFIA su dati OICA, Associazioni Nazionali di settore, Wards).

Tabella 1.5 UE/EFTA, mercato autoveicoli, milioni di unità e variazioni percentuali annuali

volumi	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Autovetture	16,14	14,91	14,53	13,83	13,64	12,57	12,34	13,03	14,23	15,16	15,66
Veicoli Comm. & Ind.	2,77	2,53	1,71	1,84	2,02	1,78	1,80	1,93	2,17	2,42	2,50
Totale	18,92	17,44	16,24	15,67	15,66	14,35	14,14	14,96	16,40	17,58	18,16
var.%	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016
Autovetture		-7,6	-2,5	-4,8	-1,4	-7,9	-1,8	5,5	9,2	6,6	3,3
Veicoli Comm. & Ind.		-9,0	-32,4	8,0	9,8	-11,9	0,8	7,4	12,5	11,4	3,2
Totale		-7,8	-6,9	-3,5	-0,1	-8,4	-1,5	5,8	9,7	7,2	3,3

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

Nell'area **NAFTA** il mercato degli autoveicoli registra un calo dell'1,4% e una quota sul mercato mondiale del 22%.

Il mercato degli **Stati Uniti**, dopo sette anni di crescita ininterrotta e il record assoluto delle vendite raggiunto nel 2016, tende verso la saturazione e cala pur mantenendosi su livelli alti (oltre i 17mln). Il contesto per l'auto resta positivo, grazie al costo della benzina che, nonostante un leggero rincaro, resta il più basso degli ultimi cinque anni e grazie alle buone condizioni del mercato del lavoro, in un clima di fiducia molto positivo. Il mercato dei light vehicles continua a registrare un ridimensionamento del segmento delle vetture, compensato dal buon andamento del segmento dei light trucks.

Tabella 1.6 NAFTA, mercato autoveicoli, milioni di unità e numeri indici (base 100=2007)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Volumi	19,30	16,24	12,86	14,20	15,61	17,53	18,76	19,92	21,17	21,50	21,20
Numeri indici	100	84	67	74	81	91	97	103	110	111	110

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

Nei Paesi del **Centro-Sud America**, il mercato, dopo le contrazioni del 19% nel 2015 e del 10% nel 2016, dovute soprattutto al **Brasile**, nel 2017 registra un recupero del 12% e conquista il 4,7% del mercato mondiale. La ripresa dell'economia brasiliana è stata migliore rispetto alle aspettative di inizio 2017. A settembre 2018 i brasiliani andranno alle urne per eleggere il nuovo Presidente, in un clima che presenta non pochi rischi, dovuti agli scandali di corruzione che hanno riguardato tutta la classe politica brasiliana di questi ultimi anni. Il nuovo piano di sostegno all'industria automotive brasiliana, Rota 2030, potrà contribuire a ridurre la pesante tassazione sui veicoli elettrici. Anche il mercato argentino è positivo, con un aumento delle vendite del 27%.

La domanda di autoveicoli nell'area **Asia/Pacifico** sale del 4,3%, tra i mercati più importanti solo quello della Corea del Sud risulta in leggero calo. L'intera area equivale al 51% della domanda globale, un'area che ospita il 60% della popolazione mondiale, oltre 4,5mld di abitanti su 7,6mld, un tasso di urbanizzazione quasi del 50% e tassi di crescita economica del 6,9% per Cina e del 6,7% per India (dati FMI, luglio 2018).

Il **mercato cinese** è cresciuto del 3,9% nel 2017. A questo risultato ha contribuito la riduzione dell'imposta sull'acquisto delle auto con motori fino a 1,6 lt, scesa al 7,5% dal 10% del 2015 e 2016. In Cina, il mercato dei SUV ha raggiunto il 42% delle vendite, a svantaggio delle auto berline e MPV. Il mercato cinese si caratterizza anche per essere il più grande mercato mondiale di veicoli elettrici (NEV, New Energy Vehicles). Il Governo cinese punta a diventare il più grande produttore e il più grande mercato di veicoli elettrici nel mondo e sostiene misure finalizzate al raggiungimento di questi obiettivi.

Anche il **mercato indiano** si è dimostrato particolarmente dinamico nel 2017 (+9,5%) e non è stato affatto penalizzato dalle misure introdotte dal Governo, come il provvedimento di demonetizzazione e la standardizzazione della tassa su beni e servizi in tutto il Paese.

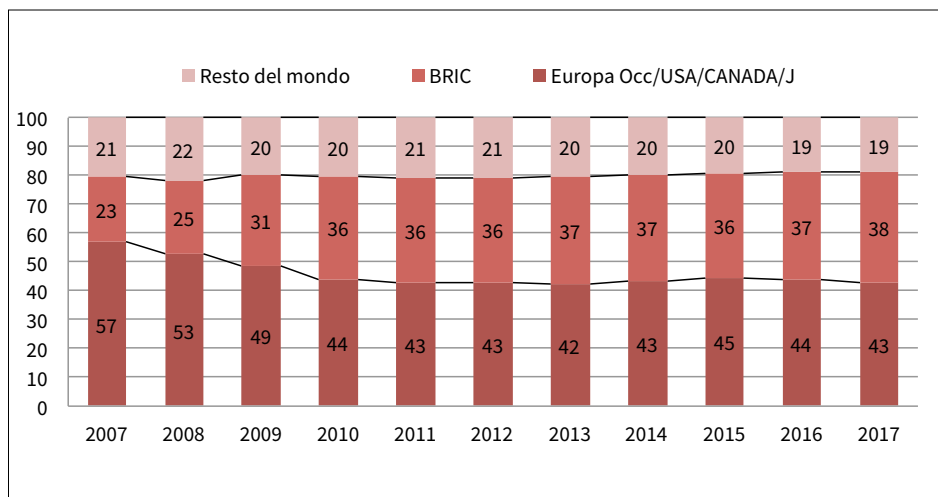
Tabella 1.7 ASIA/OCEANIA, mercato autoveicoli, milioni di unità e numeri indici (base 100=207)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Asean	1,87	2,11	1,90	2,50	2,60	3,47	3,56	3,16	3,07	3,14	3,26
Sud Corea	1,28	1,25	1,46	1,51	1,59	1,53	1,54	1,66	1,83	1,82	1,80
India	1,99	1,98	2,27	3,04	3,29	3,60	3,24	3,18	3,42	3,67	4,02
Giappone	5,35	5,08	4,61	4,96	4,21	5,37	5,38	5,56	5,05	4,97	5,23
Cina	8,79	9,38	13,64	18,06	18,51	19,31	21,98	23,50	24,66	28,03	29,12
Iran	1,04	1,19	1,32	1,64	1,69	1,04	0,80	1,29	1,22	1,45	1,72
Altri Paesi asiatici	2,15	2,14	2,03	2,32	2,40	2,67	2,80	2,94	2,84	2,49	2,38
Oceania	1,19	1,14	1,03	1,14	1,11	1,23	1,26	1,25	1,30	1,34	1,36
ASIA/OCEANIA	23,66	24,28	28,26	35,18	35,39	38,21	40,57	42,54	43,41	46,90	48,90
Numeri indici	100	103	119	149	150	161	171	180	183	198	207

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

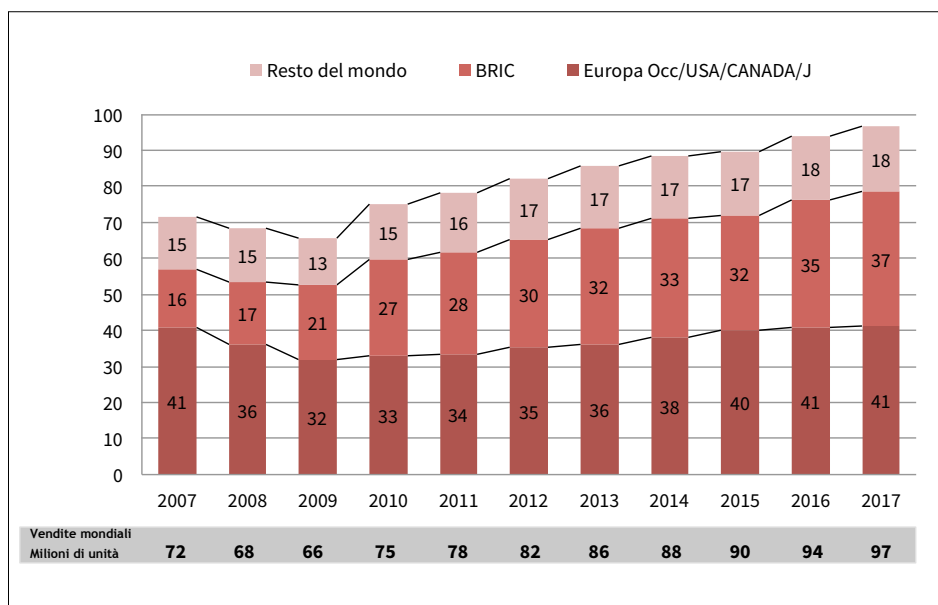
Dal 2007 al 2017 la domanda mondiale di autoveicoli è aumentata del 35%, (passando da 72mln di unità a 97). La domanda si è modificata enormemente: i Paesi industrializzati e 'motorizzati', storicamente aree di produzione (UE15, USA/Canada e Giappone), hanno visto ridurre il peso dei loro mercati di 14 punti, passando da una quota del 57% al 43%, mentre i Paesi BRIC (Brasile, Russia, India e Cina), la cui domanda è cresciuta del 129% rispetto al 2007, hanno raggiunto il 38% delle vendite mondiali (era il 23% nel 2007), pari a 15 punti in più.

Figura 1.4 Domanda mondiale di autoveicoli per macro area economica, in % sul totale



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

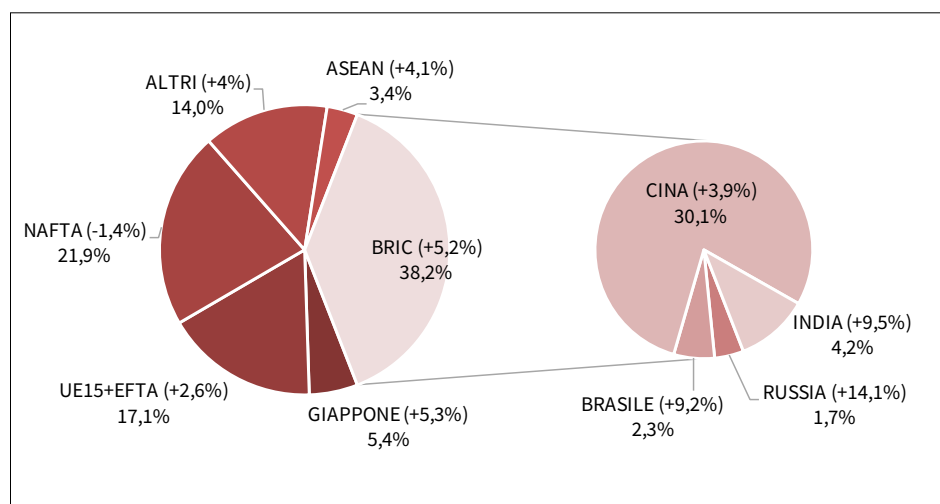
Figura 1.5 Domanda mondiale di autoveicoli per macro area economica, milioni di unità



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

In valori assoluti, la domanda di autoveicoli nei Paesi industrializzati (Europa Occidentale, USA, Canada e Giappone) ha lo stesso volume di vendite del 2007 (41mln di autoveicoli nel 2017), dopo il crollo negli anni 2009-2011 a 33mln. I Paesi dell'area BRIC, invece, hanno visto crescere la domanda fino al 2014, grazie soprattutto al mercato cinese e a quello indiano, mentre in Russia e Brasile le vendite sono in calo dal 2013. Dopo la battuta d'arresto nel 2015, nei due anni successivi le vendite di autoveicoli nell'area BRIC sono cresciute fino a raggiungere i 37mln di unità. Nel resto del mondo la domanda di autoveicoli subisce una battuta d'arresto nel 2009, per poi crescere moderatamente fino al 2017 a 18mln.

Figura 1.6 Domanda di autoveicoli nel 2017, variazioni percentuali e quote per area



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

Tabella 1.8 Vendite mondiali di autoveicoli, migliaia di unità

	2016	2017	var % 17/16	quota % 2017
MONDO	93.916	96.778	3,0	100,0%
EUROPA	20.146	20.927	3,9	21,6%
UE-EFTA	17.580	18.159	3,3	18,8%
UE15-EFTA	16.160	16.581	2,6	17,1%
Germania	3.709	3.810	2,7	3,9%
Francia	2.478	2.606	5,1	2,7%
Regno Unito	3.132	2.961	-5,5	3,1%
Italia	2.053	2.192	6,8	2,3%
Spagna	1.347	1.462	8,5	1,5%
UE13	1.419	1.578	11,2	1,6%
RUSSIA	1.404	1.602	14,1	1,7%
TURCHIA	1.008	980	-2,7	1,0%
ALTRI EUROPA	154	186	20,6	0,2%
NAFTA	21.497	21.199	-1,4	21,9%
Canada	1.983	2.076	4,7	2,1%
Messico	1.648	1.572	-4,6	1,6%
Stati Uniti	17.866	17.551	-1,8	18,1%
SUD AMERICA	4.055	4.558	12,4	4,7%
Argentina	709	900	26,9	0,9%
Brasile	2.050	2.239	9,2	2,3%
ASIA-OCEANIA	46.904	48.899	4,3	50,5%
Cina	28.028	29.123	3,9	30,1%
Giappone	4.970	5.234	5,3	5,4%
India	3.669	4.018	9,5	4,2%
Sud Corea	1.823	1.799	-1,3	1,9%
ASEAN	3.137	3.265	4,1	3,4%
AFRICA	1.315	1.196	-9,1	1,2%
BRIC	35.152	36.981	5,2	38,2%

Fonte: ANFIA/OICA/WARD'S

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

Nel 2017 la domanda mondiale di **autovetture** è vicina a 71mln di unità (+2%), con una crescita inferiore a quella del 2016 (+5%), dovuta al calo del mercato auto in USA e alla crescita contenuta della Cina.

La domanda mondiale di **veicoli commerciali e industriali** registra invece un aumento del 6,4% (26mln di veicoli commerciali leggeri e veicoli industriali), grazie alle buone performance di Cina (+14%), India (+12%), Indonesia (+11%), Argentina (+29%), Nafta (+4,7%). L'UE-EFTA ha regi-

strato una crescita del mercato del 3,2%, dovuta al comparto dei veicoli commerciali leggeri fino a 3,5 tonnellate (+3,9%).

A **gennaio-giugno 2018**, la domanda mondiale di autoveicoli ha totalizzato 48,765mln di nuove registrazioni (dati Wards), con un rialzo tendenziale del 3,3%. Per macro area, le vendite risultano in aumento in Asia/Pacifico del 5,1%, in Europa del 3,3%, in Nord America dell'1,4%, ma l'incremento maggiore riguarda il Sud America, +12,9%. Per il solo comparto delle autovetture, nel primo semestre 2018, si registra un aumento delle vendite in UE/EFTA del 2,8%, con i mercati in crescita di Francia (+4,7%), Germania (+2,9%), Spagna (+10,1%) e in calo di Italia -1,4% e UK -6,3%; mercati positivi per Brasile, Cina, India e Russia, ma in calo per Giappone, Sud Corea, Canada e Messico. Gli Stati Uniti registrano un aumento delle vendite di light vehicles del 2% nella prima metà dell'anno.

Nel 2018 e nel 2019 la domanda mondiale di autoveicoli, secondo le stime di *Business Monitor International* (BMI), è prevista crescere rispettivamente a 99,99mln (+2,3% sul 2017) e a 101,75mln di autoveicoli (+2,8% sul 2018).

Secondo le previsioni, la domanda di autoveicoli in Cina sarà più contenuta nei prossimi due anni, mentre restano buone le performance del mercato in India (tasso medio di crescita attorno al 9%), in Russia, che potrebbe superare i 2mln di vendite nel 2019, e in Brasile, che potrebbe raggiungere i 3mln di nuove immatricolazioni sempre nel 2019. BMI prevede volumi in crescita anche in UE. Negli Stati Uniti, invece, le vendite sono previste in leggero calo nel biennio 2018-2019 rispetto al volume medio di 17,8mln del triennio 2015-2017.

In UE la domanda sarà molto condizionata dalle incertezze che riguardano la circolazione delle auto a gasolio e dall'evoluzione delle normative sia a livello locale che a livello nazionale, che hanno effetti sul settore automotive sia sul portafoglio prodotti sia sul fronte dei prezzi. L'introduzione della certificazione WLTP, a settembre 2018, ha ripercussioni per l'intera catena del valore auto, dal momento che le barriere tariffarie già introdotte e quelle annunciate creano incertezze per la distribuzione globale e il network produttivo. La domanda potrà dunque subire rapidi cambiamenti, mantenendosi in crescita: il rinnovo del parco circolante sarà usato come leva strategica, sia dai produttori che dai governi, per raggiungere gli obiettivi prefissati in termini di emissioni. I veicoli leggeri - auto e furgoni - producono circa il 15% delle emissioni di CO₂ nell'UE. La legislazione europea stabilisce obiettivi vincolanti di emissione per le nuove flotte di auto e furgoni, l'industria automobilistica ha investito e lavorato per raggiungere questi obiettivi e le emissioni medie sono diminuite ogni anno. Gli obiettivi per il 2015 (per le auto) e 2017 (per i furgoni) sono stati raggiunti già nel 2013. Nel 2017 invece si è registrato per la prima volta un aumento delle emissioni medie delle nuove auto vendute (da 118,1 gCO₂/km a 118,5 gCO₂/km), un risultato a cui ha contribuito soprattutto

il calo delle vendite di auto diesel. Nel novembre 2017, la Commissione ha presentato una proposta legislativa che stabilisce nuove norme sulle emissioni di CO₂ per autovetture e furgoni per il periodo successivo al 2020. Finora le norme europee sulla riduzione delle emissioni di CO₂ per autovetture e veicoli commerciali leggeri sono state uno strumento fondamentale per promuovere l'innovazione e gli investimenti nelle tecnologie a basse emissioni di carbonio, ma l'UE rischia di perdere il primo posto nelle tecnologie di punta, in particolare per quanto riguarda i veicoli a zero/basse emissioni, in quanto USA, Giappone, Corea del Sud e Cina avanzano rapidamente. La Cina ha recentemente introdotto contingenti obbligatori di veicoli a zero/basse emissioni per i costruttori a decorrere dal 2019. Negli Stati Uniti, la California e altri nove Stati sono riusciti a istituire uno strumento normativo che incentiva la diffusione dei veicoli a zero/basse emissioni. I veicoli a zero/basse emissioni sono strategici per i costruttori di automobili, visti i continui annunci e impegni per sviluppare sistemi di propulsione elettrica e aumentare significativamente la loro quota nelle vendite mondiali nei prossimi anni.

L'industria automobilistica dell'UE deve puntare a diventare leader mondiale in queste nuove tecnologie, posizione che occupa già nelle tecnologie convenzionali, considerato che nell'industria automotive lavorano 3,4mln di addetti e indiretti, l'11,3% della manodopera del settore manifatturiero europeo.

1.2.2 La produzione di autoveicoli

La **produzione mondiale di autoveicoli**, sostenuta dall'andamento positivo della domanda, **nel 2017 ha totalizzato 97,8mln di unità** e una crescita del 2,3% sul 2016.

Nel 2017 l'incremento produttivo mondiale è stato di circa 2,2mln di autoveicoli, dovuto, in particolare, agli aumenti produttivi in Cina, Brasile, Giappone, Messico, India, Iran e Russia, pari a circa 3,2mln di autoveicoli prodotti in più. L'unica macro area che registra volumi produttivi in calo riguarda il Nord America (Canada e USA: 1,16mln di autoveicoli prodotti in meno rispetto al 2016). Rispetto al 2007, la produzione mondiale registra un aumento del 33%, che vale 24,5mln di autoveicoli. **Le sole macro aree che hanno produzioni inferiori a quelle del 2007 sono Sud America (-13%) e Unione Europea (-2,6%).**

L'area Nafta, dopo il record assoluto di oltre 18mln di autoveicoli del 2016, totalizza 17,5mln di unità prodotte nel 2017, con un calo del 3,8% risultante dalle flessioni di USA e Canada dell'8% e dalla crescita del Messico del 13%.

Gli **Stati Uniti** rappresentano il sito produttivo più importante dell'area NAFTA, pari al 64% della produzione complessiva del 2017 (3 punti in

meno del 2016), con circa 11,2mln di autoveicoli prodotti (-8%). Nel 2017 **il settore Automotive degli Stati Uniti ha generato** esportazioni verso il mondo per un valore di 161mld di dollari e importazioni per un valore di 361mld, con **un disavanzo di 200mld di dollari, determinato soprattutto dalla 'dipendenza degli USA' dalle importazioni da Messico e da Canada, ma il saldo negativo è generato anche dal trade con Giappone, Germania e Sud Corea.**

È proseguito inarrestabile invece il boom della produzione automobilistica in **Messico**, Paese diventato già nel 2014 il primo produttore automotive in America Latina, superando il Brasile, e il settimo maggior produttore al mondo. Grazie al basso costo della manodopera, il Messico ha attirato costruttori e fornitori che hanno investito nell'industria auto messicana per competere nel mercato nordamericano. Nel 2017 è stato registrato un nuovo record produttivo con oltre 4mln di autoveicoli prodotti (+13%). L'80% della produzione domestica del Messico è destinato ai mercati esteri, in particolare agli Stati Uniti. Nel 2017 le esportazioni di light vehicle hanno raggiunto il volume record di 3,1mln di unità (+12%): il 75% destinato agli Stati Uniti, l'8,6% al Canada, il 3,1% alla Germania. Sono destinati all'Italia oltre 17mila veicoli (15mila FCA Jeep e circa 2mila Mazda 2 e 3). Si sta delineando un progressivo alleggerimento della dipendenza commerciale dagli USA, grazie al rafforzamento dei rapporti commerciali in particolare con i Paesi del Mercosur. Verso i Paesi dell'America Latina sono destinati oltre 240mila light vehicles, un flusso in aumento del 19% rispetto al 2016.

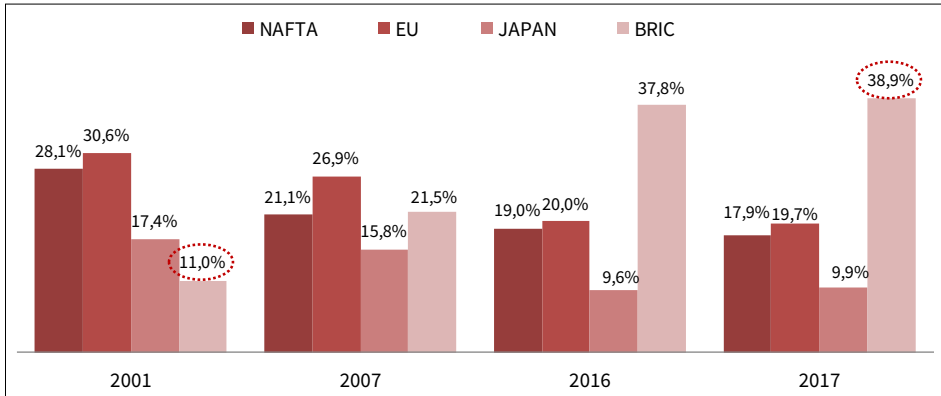
Dopo alcuni anni di contrazione (2014-2016), nel 2017 in **Sud America** si registra una ripresa dell'industria automotive, che vede un aumento della produzione di autoveicoli del 20% sul 2016 e oltre 3,2mln di unità prodotte.

Nel 2016 l'area registrò il volume produttivo più basso degli ultimi 10 anni, con una quota pari al 2,8% della produzione mondiale (era il 6% nel 2009). I Paesi produttori più importanti dell'area sono Brasile e Argentina.

In **Brasile**, nel 2016 la produzione domestica di autoveicoli totalizzava il volume più basso dal 2004, mentre nel 2017 recupera, grazie ad una crescita dei volumi prodotti del 25% con 2,7mln di unità. I produttori brasiliani spingono per l'approvvigionamento di componenti locali e sull'aumento delle esportazioni. L'export di autoveicoli assemblati aumenta del 46% nel 2017, con 762mila unità destinate all'estero, il miglior risultato di sempre: esportazioni record per FCA e VW che vogliono espandersi nei mercati dell'America Latina. In valore, l'export degli autoveicoli ha superato i 12,8mld di US\$, con un aumento del 44% sui valori del 2016. Le barriere tariffarie e non tariffarie hanno assicurato ai produttori nazionali di autoveicoli un alto livello di protezione, grazie al piano industriale 'Inovar-Auto', mentre gli importatori hanno avuto difficoltà ad affermarsi sul mercato. Il Piano Inovar-Auto è scaduto alla fine del 2017. Industria e Governo hanno lavorato ad un nuovo progetto di strategia industriale, fondamentale per modellare l'evoluzione del settore per i prossimi 10 anni. 'Rota 2030'

(Strada per il 2030) è il programma che utilizzerà nuove tecnologie nello sviluppo e nella produzione di autoveicoli, per rendere l'industria brasiliana competitiva a livello mondiale. Il settore automobilistico brasiliano rappresenta il 22% del PIL nazionale e genera oltre 1,3mln di posti di lavoro.

Figura 1.7 Produzione mondiale per macro area in %

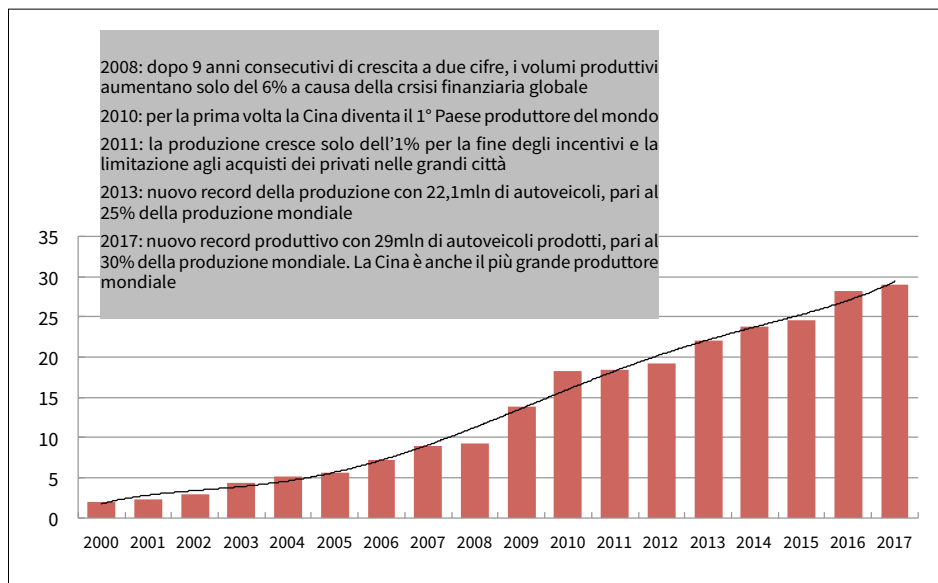


Fonte: ANFIA, Automobile in cifre online (www.anfia.it)

L'Asia rappresenta la più grande area produttiva di autoveicoli del pianeta, con 53,5mln di veicoli e una quota del 55% sulla produzione mondiale. La Cina ha raggiunto un nuovo record produttivo con 29mln di autoveicoli prodotti e il 29,7% di quota sulla produzione mondiale.

La Cina è anche il maggior produttore mondiale di veicoli elettrici e nel 2017 il Governo cinese ha imposto ai costruttori la produzione di una quota di auto elettriche. Le politiche messe in atto dal Governo cinese, per accelerare lo sviluppo della produzione domestica di veicoli elettrici e l'estensione dell'autonomia delle batterie, prevedono che i mezzi a zero emissioni costituiscano almeno l'8% della produzione di veicoli a combustione interna nel 2018, con un aumento progressivo della quota negli anni successivi (10% nel 2019, 12% nel 2020).

Il raggiungimento dei target è regolato da un sistema di crediti e sanzioni per i produttori, che penalizza i costruttori esteri, in quanto il 90% del settore produttivo dei veicoli elettrici è dominato dai costruttori cinesi. I costruttori che non raggiungono la quota possono acquistare crediti da quelli che hanno crediti in eccesso. Per raggiungere questi target, occorre una produzione massiva di veicoli elettrici che abbatta i prezzi d'acquisto e rafforzi la domanda di veicoli elettrici, che è già notevole nelle città che hanno introdotto restrizioni per ridurre le auto sulle strade, limitando il rilascio delle targhe (una targa può costare quanto un'automobile).

Figura 1.8 Cina, produzione mondiale di autoveicoli, milioni di unità

Fonte: Elaborazione ANFIA su dati OICA

Nel tentativo di sostenere e incoraggiare la domanda interna e dunque la produzione, il governo cinese ha annunciato che i limiti della proprietà straniera delle imprese automobilistiche saranno gradualmente eliminati entro il 2022. Negli ultimi 20 anni, le case automobilistiche straniere potevano possedere solo fino al 50% di qualsiasi joint venture con una casa automobilistica cinese locale. Questa regola ha protetto l'industria automobilistica domestica e ha permesso alle case automobilistiche nazionali di imparare dai loro partner stranieri.

Nel 2017, il **trade automotive cinese** è stato di 183,3mld di US\$, in crescita del 14% sul valore del 2016, realizzando per il terzo anno consecutivo un saldo positivo, che nel 2017 è stato di 1,1mld di US\$. La Cina ha esportato prodotti automotive per un valore di 92,2mld di US\$ (+14,2%), di cui 22,2mld per veicoli e 70mld per parti e componenti (principali voci: sospensioni per 28mld, motori e parti e di motori per 12mld, componenti elettrici per 2,1mld, trasmissioni per 3,6mld).

Nel 2017 la Cina ha acquistato prodotti automotive dai mercati esteri per 91,1mld di US\$, suddivisi in 51,2mld per veicoli e 39,8mld per parti e componenti (trasmissioni per 14,4mld, motori e parti di motori per 8,8mld, sospensione per 4,6mld, componenti elettrici per 2,2mld). Il trade dei componenti ha generato un saldo positivo di 30,2mld di US\$, mentre il trade dei veicoli ha generato un disavanzo di 29mld.

La produzione di autoveicoli in **Europa** vale il 23% della produzione mondiale (era il 31% nel 2007) e registra una crescita del 2,7%. La produzione in UE ha totalizzato 19,2mln di unità, con un leggero aumento dello 0,5% sui volumi del 2016. In UE sono impiegati nella fabbricazione di autoveicoli e componenti 2,5mln di addetti diretti (l'8,3% della manodopera del settore manifatturiero) e 921mila addetti indiretti. Complessivamente si tratta di 3,4mln di occupati, pari all'11,3% della manodopera del settore manifatturiero. La Germania conta oltre 857mila di addetti diretti, seguita da Francia (216mila), Polonia, Romania, Repubblica ceca, UK e Italia (165.676).

Le produzioni di autoveicoli in **Russia** e **Turchia** sono cresciute rispettivamente del 19% e del 14%.

Tabella 1.9 Produzione mondiale di autoveicoli, migliaia di unità

	2007	2016	2017	var% 17/07	var% 17/16	sh% 2007	sh% 2016	sh% 2017
MONDO (stime)	73.237	95.600	97.760	33,5	2,3	100,0	100,0	100,0
EUROPA	22.852	22.008	22.601	-1,1	2,7	31,2	23,0	23,1
UE	19.725	19.116	19.218	-2,6	0,5	26,9	20,0	19,7
UE15	16.691	15.150	15.175	-9,1	0,2	22,8	15,8	15,5
UE13	3.034	3.966	4.043	33,3	1,9	4,1	4,1	4,1
RUSSIA	1.660	1.304	1.551	-6,6	19,0	2,3	1,4	1,6
TURCHIA	1.099	1.486	1.696	54,2	14,1	1,5	1,6	1,7
ALTRI EUROPA	367	103	136	-62,9	32,5	0,5	0,1	0,1
NAFTA	15.426	18.151	17.453	13,1	-3,8	21,1	19,0	17,9
Canada	2.579	2.371	2.194	-14,9	-7,5	3,5	2,5	2,2
Messico	2.095	3.600	4.069	94,2	13,0	2,9	3,8	4,2
USA	10.752	12.180	11.190	4,1	-8,1	14,7	12,7	11,4
SUD AMERICA	3.699	2.690	3.234	-12,6	20,2	5,1	2,8	3,3
Argentina	545	473	472	-13,3	-0,1	0,7	0,5	0,5
Brasile	2.977	2.156	2.700	-9,3	25,2	4,1	2,3	2,8
ASIA-OCEANIA	30.715	51.846	53.541	74,3	3,3	41,9	54,2	54,8
Cina	8.882	28.119	29.015	226,7	3,2	12,1	29,4	29,7
Giappone	11.596	9.205	9.694	-16,4	5,3	15,8	9,6	9,9
India	2.254	4.519	4.783	112,2	5,8	3,1	4,7	4,9
Sud Corea	4.086	4.229	4.115	0,7	-2,7	5,6	4,4	4,2
Tailandia	1.287	1.944	1.989	54,5	2,3	1,8	2,0	2,0
Iran	997	1.282	1.515	52,0	18,2	1,4	1,3	1,6
AFRICA	545	904	931	71,0	3,1	0,7	0,9	1,0
BRIC	15.773	36.098	38.049	141,2	5,4	21,5	37,8	38,9

Ove possibile, esclusi doppi conteggi

Fonte: ANFIA/OICA

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

Nella classifica dei Paesi produttori, i primi otto mantengono la posizione del 2016, mentre Brasile e Francia recuperano una posizione, salendo rispettivamente al 9° e al 10° posto, seguiti da Canada, in retrocessione di due posizioni rispetto al 2016. I Paesi BRIC, con 38mln di autoveicoli (+5,4% sul 2016), rappresentano il 39% della produzione mondiale, grazie ancora alla crescita dei volumi produttivi in Cina (+3%) e in India (+6%), ma anche ai recuperi di Russia e Brasile rispettivamente del 19% e del 25%.

Tabella 1.10 Top 12 Paesi produttori di autoveicoli

	PAESE	2001	PAESE	2007	PAESE	2016	PAESE	2017
1	USA	11.424.689	GIAPPONE	11.596.327	CINA	28.118.794	CINA	29.015.434
2	GIAPPONE	9.777.191	USA	10.752.310	USA	12.180.301	USA	11.189.985
3	GERMANIA	5.691.677	CINA	8.882.456	GIAPPONE	9.204.813	GIAPPONE	9.693.746
4	FRANCIA	3.628.418	GERMANIA	6.213.460	GERMANIA*	6.210.962	GERMANIA*	6.070.267
5	SUD COREA	2.946.329	SUD COREA	4.086.308	INDIA	4.519.341	INDIA	4.782.896
6	SPAGNA	2.829.888	FRANCIA	3.015.854	SUD COREA	4.228.509	SUD COREA	4.114.913
7	CANADA	2.534.851	BRASILE	2.977.150	MESSICO	3.600.365	MESSICO	4.069.389
8	CINA	2.334.440	SPAGNA	2.889.703	SPAGNA	2.885.922	SPAGNA	2.848.335
9	MESSICO	1.857.114	CANADA	2.578.790	CANADA	2.370.656	BRASILE	2.699.672
10	BRASILE	1.817.237	INDIA	2.253.729	BRASILE	2.156.356	FRANCIA*	2.278.980
11	UK	1.685.238	MESSICO	2.095.245	FRANCIA*	2.130.809	CANADA	2.194.003
12	ITALIA	1.579.696	UK	1.750.253	THAILANDIA	1.944.417	THAILANDIA	1.988.823

*Stime Wards
Fonte: Automobile in cifre online (www.anfia.it)

Gli autoveicoli leggeri (autovetture+veicoli commerciali leggeri) prodotti sono stati 93mln (+2% sul 2016).

Le produzioni di **light vehicle** delle economie tradizionali USA+Canada, Europa Occidentale e Giappone, passano dal 57% della produzione mondiale nel 2007 al 40% nel 2017. I Paesi BRIC invece passano dal 20% di quota nel 2007 al 39% nel 2017. Il solo comparto delle **autovetture** totalizza invece oltre 73mln di unità (+1,4%), di cui il 27% prodotto in Europa, l'8% nell'area Nafta (escluso light truck) e il 61% in Asia (34% nella sola Cina). I **veicoli industriali** (trucks&buses) prodotti sono oltre 4,7mln (+15% sul 2016), il 52% circa prodotto in un solo Paese: la Cina.

L'industria automobilistica ha continuato a crescere globalmente nel 2017, tuttavia, i primi segnali di indebolimento sono visibili con un rallentamento in Cina, in Unione Europea e negli Stati Uniti e in flessione in Giappone, Sud Corea, Messico e Turchia.

In questo contesto ancora favorevole, secondo le proiezioni di Roland Berger,³ l'industria globale dei fornitori dovrebbe aumentare i suoi ricavi e mantenere il suo livello di redditività anche nel 2018. I quattro *megatrend* automobilistici mobilità, guida autonoma, digitalizzazione ed elettrificazione continueranno a cambiare l'industria automobilistica, condizionando l'industria dei fornitori. Nell'arco di 15-20 anni i tassi di penetrazione per le auto autonome (livello SAE 4/5) potrebbero raggiungere un livello tra il 5% e il 26%. Le tecnologie abilitate alla connettività stanno raggiungendo l'applicazione *mainstream* ed entro i prossimi 10 anni quasi tutte le auto nei mercati maturi avranno una qualche forma di connettività. Il *momentum* per l'elettrificazione sta crescendo tra gli OEM a causa dell'aumento della pressione normativa e dell'accelerazione del progresso tecnologico: gli scenari per la quota di auto EV nel 2025 oscillano tra l'8-20% negli Stati Uniti, il 20-32% in Europa e il 29-47% in Cina.

Secondo le previsioni di BMI, ad agosto 2018, la **produzione totale di autoveicoli** (incluso i veicoli industriali) è prevista raggiungere la quota di 112mln di unità nel 2022, il 14% in più dei volumi del 2017. La previsione è stata rivista al ribasso, in particolare per le criticità emerse negli ultimi mesi, riguardanti alcuni Paesi, tra cui l'Iran.

Secondo le proiezioni di PwC per ANFIA (luglio 2018), la **produzione di autoveicoli leggeri fino a 6 tonnellate** (escluso veicoli industriali >6 t.), è prevista passare da 94,01mln di unità del 2017 a 96,8mln nel 2018.

La previsione per il 2022 tocca quasi i 110,7mln di light vehicles.

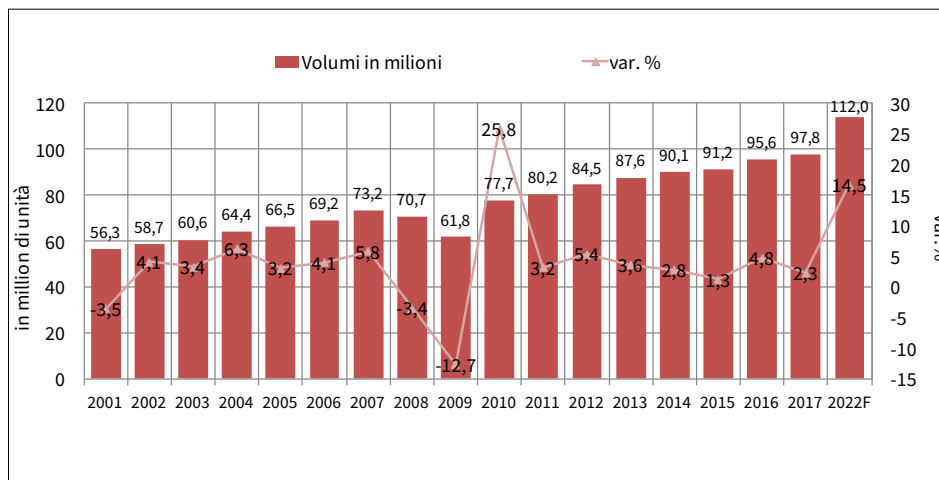
Il tasso medio annuo di crescita (CAGR) globale per il periodo 2018-2022 è del 3,4%, con queste tendenze per macro area di produzione: Nord America 1,6%, UE 1,9%, Sud America 3,2%, Est Europa 4,4%, MEA 6,5%, APAC sviluppata 0,3%, APAC in via di sviluppo 5,6%.

La crescita globale della produzione sarà guidata ancora dalla Cina.

Per quanto riguarda le motorizzazioni, PwC stima che nel 2022, il 69% dei light vehicles prodotti (autoveicoli leggeri fino a 6 tonnellate) avrà motore a benzina (in aumento), il 14% diesel (in calo), l'8,4% ibrido (mild-full), il 3,4% ibrido plug-in e il 4,7% elettrico (in volume ibrido plug-in+elettrico pari a 8,9mln di unità). La quota mondiale di light vehicles ad alimentazione alternativa (incluso ibridi tradizionali) è prevista passare da 6,8% del 2018 a 16,5% nel 2022.

3 Global Automotive Supplier Study 2018.

Figura 1.9 Produzione mondiale di autoveicoli, milioni di unità e variazioni percentuali annuali



Fonte: ANFIA, OICA, Previsione Business Monitor International

1.2.2.1 I veicoli elettrici e a basse emissioni

Secondo le stime di PwC, la **produzione mondiale di light vehicles** (fino a 6 tonnellate) a batteria e ibridi plug-in (BEV+PHEV) ha superato 1,5mln di unità nel 2017 e dovrebbe superare i 2,7mln nel 2018.

Nel 2017, secondo i dati raccolti da ANFIA, il **mercato mondiale di autoveicoli leggeri** (BEV+PHEV+Extended Range+Fuel Cell) ha superato 1,3mln di unità.

Nel 2017, in **UE/EFTA**, le auto elettriche ECV-Electric Chargeable Vehicles (BEV+PHEV+EREV+FCEV) registrano una crescita del 38,7% e rappresentano il 30,1% del mercato delle auto ad alimentazione alternativa (pari a 287mila su 953mila AFV). In UE/EFTA 1 auto ogni 54 immatricolate è elettrica (ECV), era 1 ogni 72 nel 2016.

Il rapporto scende a 1 ogni 65 nell'area dei Paesi UE15 e di 1 ogni 7 nell'EFTA, con il record in Norvegia di 1 ogni 2,5. Nell'UE15, ad avere il rapporto più favorevole sono Svezia 1 auto elettrica ogni 19, Belgio e Paesi Bassi 1 ogni 38 e Finlandia 1 ogni 39. In fondo a questa classifica si trovano: Italia 1 auto elettrica ogni 408 e Grecia 1 ogni 443.

Nel 2017, negli **Stati Uniti** sono stati immatricolati 192mila light vehicles a zero o a bassissime emissioni (99mila LV elettrici, 91mila ibridi plug-in, 2.300 fuel cell), in crescita del 26% sui volumi del 2016.

In **Cina**, nel 2017, le vendite di 'new energy vehicles' (NEV) raggiungono le 777mila unità (+53%). Il comparto delle autovetture vendute ammonta a 468mila BEV (+82%) e 111mila PHEV (+39%).

In **Giappone**, le vendite di veicoli BEV/FCEV nel 2017 sono ammontate a 19.250 (+15% sul 2016), pari allo 0,4% del mercato complessivo e a 35.400 ibride plug-in.

Nel mondo circolavano a fine 2016 oltre 2mln di autoveicoli leggeri elettrici (dato OECD), saliti ad oltre 3,3mln nel 2017.

Il mercato dei veicoli elettrici entro il 2025-2030 è oggetto di proiezioni molto distanti tra loro, frutto del peso diverso dato dagli analisti ai fattori incidenti sulla domanda di auto elettriche.

1.3 L'industria automotive italiana

1.3.1 Sintesi economica

Nel 2017, secondo i dati pubblicati da ISTAT (luglio 2018), il PIL ai prezzi di mercato è stato pari a 1.716.934mln di € correnti, con un aumento del 2,1% rispetto all'anno precedente. In volume⁴ **il PIL è aumentato dell'1,5%** (1.594.581mln di €); per i Paesi maggiormente sviluppati è indicato un aumento del PIL in volume in Germania del 2,5%, nel Regno Unito dell'1,7%, negli Stati Uniti del 2,3% e in Francia del 2,3% (dati FMI, luglio 2018).

Dal lato della domanda interna, nel 2017 si registra, in termini di volume, una crescita dell'1,5% dei consumi finali nazionali e del 3,8% negli investimenti fissi lordi. Per quel che riguarda i flussi con l'estero, le esportazioni di beni e servizi sono aumentate del 5,4% e le importazioni del 5,3%.

Nel 2017 la pressione fiscale (728.390mln di €) è scesa al 42,4% dal 42,7% dell'anno precedente.

Nel 2017 l'indebitamento netto delle Amministrazioni Pubbliche, misurato in rapporto al PIL, è stato pari a -1,9%, a fronte del -2,5% del 2016. Alla fine del 2017 il debito pubblico risulta pari a 2.256.061mln di € (131,5% del Pil). Rispetto al 2016 il rapporto tra il debito delle AP e il PIL è diminuito di 0,5 punti percentuali. Il saldo primario (indebitamento netto al netto della spesa per interessi) è risultato positivo e pari a 32.150mln di €, con un'incidenza sul PIL dell'1,9% (nel 2016 era stata pari all'1,5%).

Nel 2017 le famiglie residenti hanno aumentato la spesa per consumi finali (+2,5% in termini nominali) in misura superiore rispetto all'incremento del reddito disponibile (+1,7%); di conseguenza, la propensione al risparmio delle famiglie scende al 7,8% (-0,7 punti percentuali rispetto al 2016). Per effetto dell'aumento dell'1,2% del deflatore dei consumi privati, la crescita del reddito disponibile corrisponde a un incremento del potere di acquisto delle famiglie dello 0,6%, in rallentamento rispetto alle ten-

4 Valori concatenati con anno di riferimento 2010.

denze registrate nel biennio precedente. In volume, la spesa delle famiglie residenti è cresciuta dell'1,3%.

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 2017 gli investimenti fissi lordi risultano in crescita del 4,3% (in volume +3,7%), superiore a quello dell'anno precedente (+3%).

Nel 2017, la produzione industriale è aumentata del 3,6% rispetto all'anno precedente, mentre la produzione industriale del settore automotive è aumentata del 4,3%.

Nel 2017 il tasso di occupazione (20-64 anni) arriva al 62,3% (era il 61,6% nel 2016); il tasso di disoccupazione è dell'11,2% (15-74 anni). ISTAT rileva che aumentano gli ingressi nell'occupazione esclusivamente verso i dipendenti a termine; l'incremento coinvolge i giovani, le donne e soprattutto i residenti nel Mezzogiorno e gli individui con elevato livello di istruzione. Crescono anche le transizioni dallo stato di inattività verso la disoccupazione, soprattutto per le forze di lavoro potenziali. **In UE l'Italia si posiziona in penultima posizione per occupati, davanti solo alla Grecia.** Il tasso medio di occupazione in UE nel 2017 è stato del 72,1%, secondo i dati Eurostat, con un target del 75% entro il 2020; il target, differente per ogni Paese, è del 67% per l'Italia.

Nel 2017, secondo le rilevazioni sul commercio estero ISTAT, il **trade di beni** è aumentato dell'8%. Risultano in crescita tendenziale sia le esportazioni (+7,4% in valore e +3,1% in volume), che le importazioni (+9% in valore e +2,6% in volume). L'espansione dell'export riguarda sia i Paesi UE (+6,7%), sia i Paesi extra-UE (+8,2%). Il valore delle esportazioni di beni è di circa 448mld di € e quello delle importazioni di 401mld. L'avanzo commerciale raggiunge i 47mld (+81mld al netto dell'energia).

Nel 2017, il valore delle **esportazioni di Autoveicoli** (codice Ateco 29.1, sulla base dei dati del commercio estero di ISTAT) ammonta a 23,69mld di €, il 5,3% del totale esportato, in crescita dell'11,3%, mentre l'import vale 33,27mld di € e l'8,3% del totale dell'import italiano, il 9,7% in più rispetto al 2016. Il saldo è negativo ed ammonta a 9,6mld di €. Nel 2017, **il valore delle esportazioni del settore dei componenti per autoveicoli** (che considera anche i trasferimenti intra-aziendali) **cresce del 6% rispetto al 2016 e ammonta a 21,2mld di €; l'import vale 15,4mld di €, in aumento tendenziale del 6%. Il trade del settore componenti e parti per autoveicoli genera un saldo commerciale positivo di circa 5,7mld di €, circa 327mln in più del saldo 2016 (+6%), secondo le elaborazioni ANFIA su dati ISTAT.**

1.3.2 La filiera produttiva italiana

1.3.2.1 Autoveicoli

Secondo i dati raccolti da ANFIA tra le aziende costruttrici, nel 2017 la produzione domestica di autoveicoli registra un aumento del 3,5% con 1.142.210 unità, così ripartite: autovetture 742.642 (+4,2%), 332.112 veicoli commerciali (-3,6%) e 67.456 veicoli industriali (+47%).

Tabella 1.11 Italia, Produzione nazionale di autoveicoli

	volumi			var. %	% export
	2015	2016	2017	17/16	su prod.
autovetture	663.139	712.971	742.642	4,2%	56
veicoli commerciali	317.365	344.358	332.112	-3,6%	79
veicoli industriali	33.719	45.976	67.456	46,7%	93
totale autoveicoli	1.014.223	1.103.305	1.142.210	3,5%	65

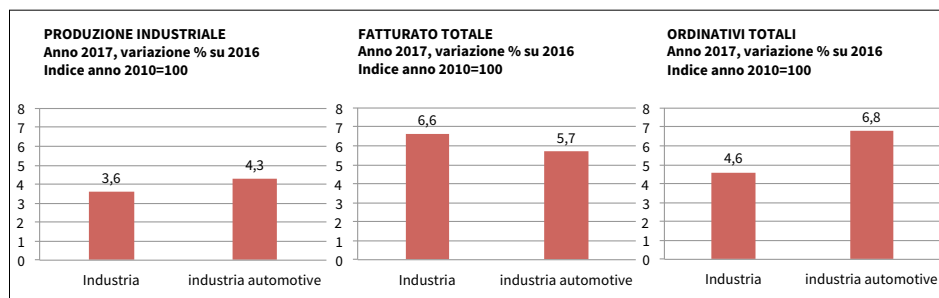
Fonte: dati ANFIA

I volumi delle autovetture destinati all'estero rappresentano il 56% della produzione domestica. Il 79% dei veicoli commerciali prodotti in Val di Sangro e a Suzzara è destinato ai mercati esteri, mentre è esportato il 93% dei veicoli industriali (autocarri e autobus) prodotti in Italia. Complessivamente è destinato ai mercati esteri il 65% della produzione domestica. L'export con 742.418 autoveicoli ha registrato una crescita del 3,6%.

Domanda interna ed export hanno trainato la produzione domestica e l'industria automotive nel suo complesso anche nel 2017.

Grazie ai modelli Alfa Romeo Stelvio, Maserati Levante, Jeep Renegade e Fiat 500X prodotti negli stabilimenti in Italia, il segmento dei SUV vale il 49% della produzione totale di auto contro il 7,7% del 2014.

Il trend positivo dell'industria automotive nazionale nel suo complesso (autoveicoli, motori, carrozzerie, componenti) è iniziato ad ottobre 2014.

Figura 1.10 Italia, indici della produzione industriale, fatturato e ordinativi totali e settore automotive

P.I.=dato aggiornato in data Aprile 2018

La variazione tendenziale annuale dell'**indice della produzione del settore automotive** cresce del 4,4% rispetto al 2016. La fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) vede il proprio indice crescere dell'8,3%; la fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) cresce del 12,2%; la fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori (codice Ateco 29.3) cresce dello 0,5%.

Nel 2017 gli **ordinativi totali** del settore Automotive (dati grezzi, Ateco 29) mostrano un aumento tendenziale del 6,8%, il contributo maggiore alla crescita deriva soprattutto dalla domanda estera, che registra un aumento del 9,6%, mentre gli ordinativi del mercato interno crescono del 4,8%. Secondo i comparti si registrano i seguenti incrementi: Fabbricazione di autoveicoli +5,8%, Fabbricazione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi +7%, Fabbricazione di parti per autoveicoli +9%.

Il **fatturato del settore automotive** aumenta del 5,7% rispetto alla media del 2016. I settori produttivi dell'automotive hanno i seguenti risultati di fatturato: la fabbricazione di autoveicoli genera un aumento del 4,6%, la componente interna cresce rispettivamente dell'1,1%, mentre la componente estera cresce del 10,6%; la fabbricazione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi registra una crescita del 10,6%, spinta soprattutto dalla componente estera, +21,2%; la fabbricazione di componenti genera un aumento del 7,7%, grazie soprattutto alla componente interna, +9,1%. Nel 2016 (ultimo dato pubblicato da ISTAT ed EUROSTAT) la **filiera automotive nazionale occupa 165.676 addetti diretti (il 4,5% degli addetti delle attività manifatturiere), in aumento dai 158.914 del 2014 e dai 160.204 del 2015**. Per addetti diretti nell'industria automotive, nel 2016 l'Italia è diventato il 7° Paese in UE, dopo Germania, Francia, Polonia, Romania, Regno Unito e Repubblica Ceca. Con gli addetti indiretti, l'industria automotive tocca i 250.000 occupati (circa il 7% degli addetti del settore manifatturiero).

Il fatturato delle attività produttive (dirette e indirette) del settore automotive vale 93mld di € nel 2015 (ultimo dato disponibile), pari al 10,5% del fatturato dell'industria manifatturiera e al 5,6% del PIL a prezzi correnti. Sono stati effettuati 78,54mld di € di acquisti di beni e servizi, l'11,6% degli acquisti dell'industria manifatturiera. Il valore della produzione e gli investimenti fissi lordi valgono rispettivamente il 9,2% e il 14% di quelli dell'industria manifatturiera. Sono stati investiti 1,7mld di € in **R&S intra-muros** dalle attività produttive dirette dell'industria automotive, pari al 13,2% della Spesa totale in R&S (incluso agricoltura e estrazioni) e il 18,8% della spesa in R&S dell'industria manifatturiera.

L'analisi ISTAT sulle **multinazionali del settore automotive presenti in Italia**,⁵ quantifica le **imprese a controllo estero** presenti in Italia in 116, con 36.377 addetti, circa 10,8mld di € di fatturato, 2,8mld di valore aggiunto. Le imprese a controllo estero della filiera automotive realizzano 579mln di € di investimenti (pari al 12% degli investimenti delle multinazionali estere del settore manifatturiero e al 19% di quello delle imprese residenti in Italia) e 326mln di spesa in R&S (pari al 15% della spesa delle multinazionali estere in Italia del settore manifatturiero e al 19% della spesa delle imprese residenti in Italia). Tra queste imprese, quelle definite 'Grandi Imprese' (con oltre 250 addetti) sono 41, con 30.747 addetti (84% del totale addetti delle multinazionali operanti in Italia nella filiera automotive), 9mld di fatturato, 2,4mld di valore aggiunto e valore aggiunto per addetto di 79.100 €.

Le imprese automotive a controllo estero esportano complessivamente merci per un valore di 6,46mld di € (di cui 1,19 Intra-Gruppo) e valgono il 20% delle esportazioni nazionali del settore automotive (codice Ateco 29).

Le imprese a controllo estero importano complessivamente merci per un valore di 3,37mld di € (di cui 1,36mld Intra-Gruppo) e valgono il 23% delle importazioni nazionali del settore automotive.

Le **imprese automotive a controllo nazionale residenti all'estero** sono 287, con 188.007 addetti e 110,47mld di € di fatturato. Gli addetti medi delle imprese a controllo nazionale residenti all'estero sono 655 per il settore automotive contro 71,5 addetti medi delle imprese residenti in Italia.

Nell'ambito automotive, il fatturato delle imprese a controllo nazionale residenti all'estero è il 161% del fatturato delle imprese residenti in Italia.

Le esportazioni delle imprese del settore automotive a controllo nazionale residenti all'estero sono il 22,7%.

La **Filiera della componentistica** si caratterizza storicamente per una forte presenza di aziende del settore nel Nord Italia, realtà che si contraddistinguono per una discreta percentuale di investimento in ricerca & sviluppo rispetto al fatturato e con una propensione all'innovazione.

5 Appendice statistica multinazionali del report Istat (Novembre 2017) «Struttura e competitività delle imprese multinazionali».

In particolare Piemonte e Lombardia si contraddistinguono per avere entrambe una filiera produttiva in grado di concepire la vettura e di fornire i sistemi ed i moduli necessari per l'assemblaggio finale (il 75% dei componenti a bordo vettura sono forniti direttamente dai componentisti).

L'Emilia Romagna definita anche 'Motor Valley' si è concentrata in questi anni ed ancora più recentemente a seguito dello spostamento, da parte di FCA, dello sviluppo dei modelli Alfa Romeo e Maserati, sui veicoli di alta gamma (in regione sono presenti Ferrari e Lamborghini) e sul settore del *motorsport*, vera e propria area di applicazione per soluzioni che vengono successivamente implementate anche sui veicoli in serie.

Spostandoci al Sud, pur essendo presente un certo numero di eccellenze, l'indotto è legato maggiormente agli insediamenti dell'OEM con presenza delle aziende a bordo stabilimento o in aree non distanti dagli impianti di assemblaggio.

Si tratta pertanto, nella maggior parte dei casi di aziende specializzate nella produzione di componenti a minore valore aggiunto con una limitata propensione all'export.

Dopo aver attraversato alcuni anni complicati la Filiera è tornata ai livelli pre-crisi, nel biennio 2016/2017, vivendo comunque un duro processo di selezione naturale che ha portato alla chiusura di piccole e medie aziende che avevano scelto una logica del mono cliente, mentre ne sono uscite rafforzate quelle realtà che, a partire dalla fine degli anni '90, hanno intrapreso un percorso di internazionalizzazione e di diversificazione del portafoglio Clienti.

Adesso, a seguito del **nuovo Piano Industriale 2018-2022 comunicato da FCA il 1° giugno 2018**, dovrebbe sempre più aumentare, in Italia, il peso della produzione di veicoli di fascia alta con una previsione di 400.000 veicoli Alfa Romeo e 100.000 veicoli Maserati, in entrambi i casi entro il 2022.

I veicoli a marchio Fiat saranno concentrati principalmente sul mercato italiano, europeo e sud americano puntando principalmente sulla piattaforma 500 (nelle sue diverse versioni) e Panda. Jeep assumerà, secondo le indicazioni, il ruolo di marchio globale e di motore del gruppo, con veicoli che copriranno i diversi segmenti della gamma.

Il Piano prevede un investimento complessivo di 45mld di € (di cui 9 dedicati allo sviluppo di veicoli elettrici) per 25 nuovi modelli e si concentrerà sul Polo del Lusso sfruttando ed applicando le tecnologie e soluzioni che saranno sperimentate in Ferrari.

Contemporaneamente nell'ambito della Guida Autonoma è stata ulteriormente ampliata la collaborazione con Waymo, società facente parte della galassia Google ed annunciato l'ingresso di FCA nel Consorzio Bmw-Intel-Mobileye per lo sviluppo dei software necessari alle funzionalità della tecnologia.

Altro aspetto rilevante sarà l'abbandono della motorizzazione diesel entro fine 2021 (rimarrà solo per i veicoli commerciali) con un progressivo spostamento della gamma verso veicoli ibridi ed elettrici (questo tema comporterà anche la riorganizzazione in Italia di alcuni stabilimenti dediti alla produzione di motori quali Termoli e Pratola Serra, con conseguenti ricadute anche sull'indotto).

1.3.3 Il trade automotive

1.3.3.1 Trade autoveicoli

Nel 2017, il valore delle esportazioni del comparto Autoveicoli (codice Ateco 29.1, sulla base dei dati del commercio estero di ISTAT) ammonta a 23,69mld di €, il 5,3% del totale esportato, in crescita dell'11,3% sul 2016, mentre l'import vale 33,27mld di € e l'8,3% del totale dell'import italiano, il 9,7% in più rispetto al 2016. Il saldo è negativo ed ammonta a 9,6mld di €.

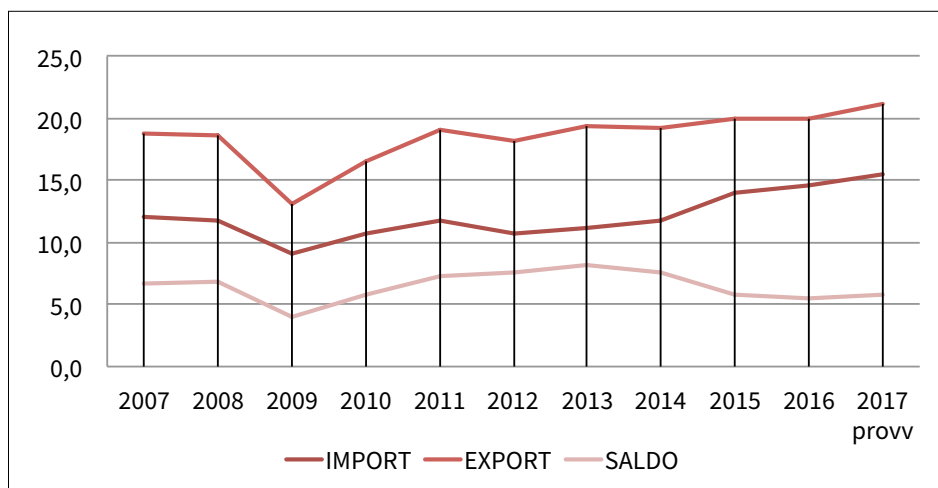
Le esportazioni di autoveicoli valgono 12,7mld di € verso i Paesi UE e 10,9mld di € verso i Paesi extra-UE, mentre le importazioni ammontano a 27,1mld di € dai Paesi UE e 6,2mld dai Paesi extra-UE. Il saldo risulta, così negativo per l'Italia nei confronti dei Paesi UE (14,4mld di €) e positivo nei confronti dei Paesi extra-UE (4,8mld di €). I Paesi dove il saldo negativo risulta più pesante sono Germania (7,1mld di €, quasi i 3/4 di tutto il saldo negativo) e Spagna (2,9mld di €), mentre risulta positivo in maniera rilevante verso Stati Uniti (4,4mld di €) e Cina (1,5mld di €).

In Italia, nel 2017 i costruttori esteri di autovetture hanno una quota di mercato del 71,5%, che determina il pesante saldo negativo della bilancia commerciale, a differenza di Francia e Germania, dove la penetrazione dei costruttori esteri è di molto inferiore. I gruppi francesi detengono il 24% del mercato italiano delle autovetture e i marchi tedeschi il 22% (con Ford Europa il 29%). In Francia i costruttori francesi hanno una quota di mercato del 54,5% e quelli esteri del 45,5%. In Germania il mercato auto si compone per il 69% di brand tedeschi (di cui il 61% di auto 'made in Germany') e per il 31% di brand esteri. Anche per le altre tipologie di veicoli (autocarri, autobus, rimorchi e semirimorchi), la presenza di marchi esteri in Italia è molto alta. Il trade autoveicoli considera anche i trasferimenti intra-aziendali.

1.3.3.2 Trade Componentistica

Il comparto rappresenta da più di vent'anni una realtà positiva della bilancia commerciale. Nel 2017, il valore delle **esportazioni del settore dei componenti per autoveicoli** (che considera anche i trasferimenti intra-aziendali) cresce del 6% rispetto al 2016 ed ammonta a 21,2mld di €; l'import vale 15,4mld di €, in aumento tendenziale del 6%. Il trade del settore genera un saldo commerciale positivo di circa 5,7mld di €, circa 327mln in più del saldo 2016 (+6%).

Figura 1.11 Italia, Trade di parti e accessori per autoveicoli, miliardi di €



Fonte: Elaborazione ANFIA su dati ISTAT

Si segnala il saldo positivo con il Messico di 402mln di €, che è tredici volte più grande di quello generato dal trade del 2016 (31,7mln di €). A questo risultato ha contribuito soprattutto il trade 'motori' che nel 2017 ha generato un saldo positivo di 116mln di € contro un saldo negativo di 207mln del 2016. Evidentemente il flusso dei motori si è invertito nel 2017 ed è andato dall'Italia verso il Messico.

Si segnala per il trade Italia-Germania sia la crescita dell'export del 5% che dell'import dell'11%, con un ridimensionamento del saldo positivo che è passato da oltre 319mln di € nel 2016 a 114mln di € nel 2017.

Crescono le esportazioni verso Belgio, Svezia e Irlanda.

Fuori dall'UE, aumenta l'export e diminuisce l'import verso la Russia in Europa, verso Canada e Messico in Nord America, verso Argentina e Brasile in Sud America. In Asia le importazioni e le esportazioni da e verso la Cina crescono rispettivamente del 7,6% e del 28%, mentre in Giappone

il calo del 21% dell'export riduce il saldo positivo del 64%. Bene il trade verso l'India in aumento del 24%, che ha visto passare il saldo da -19mln del 2016 a +11mln del 2017 e verso l'Australia con un trade in aumento del 21%, che ha generato un saldo positivo di 97mln (era di 78 mln nel 2016). L'export verso i Paesi extra UE è di 6,4mld di € (+5,7%), pesa per il 30% di tutto l'export componenti (come nel 2016) e produce un saldo positivo di 2,35mld di € (+10,6%).

La classifica dell'export per i primi 10 Paesi di destinazione vede al 1° posto la Germania con oltre 4mld di € (+4,9% la variazione tendenziale) e una quota del 19% sul totale export; seguono Francia (+5,4%, share 11%), Spagna (+3%, share 8%), Regno Unito (+9,5%, share 7%), Polonia (-0,1%, share 6%), Turchia (-0,5%, share 5,7%), USA (-6,5%, share 4,9%), Brasile (+8,4%, share 2,6%), Repubblica Ceca (+17,4%, share 2,6%), Austria (+16,6%, share 2,6%).

La suddivisione dei componenti in macro-classi, vede il comparto delle parti meccaniche (incluso accessori, vetri) totalizzare il 65,8% del valore dell'export con oltre 13,9mld di € (+6,7%) e un saldo attivo di circa 5,3mld. Segue il comparto dei motori per un valore di 4,07mld di € (+5%), che pesa per il 19,2% sul totale esportato della componentistica con un saldo attivo di 1,1mld di €.

Il comparto pneumatici e articoli in gomma per autoveicoli presenta un valore di export pari a 1,26mld di € (+6,2% sul 2016) con un saldo negativo di 505mln di €. Le esportazioni del comparto degli apparecchi riproduttori del suono registrano un decremento del 27%. L'export dei componenti elettrici ed affini registra un incremento del 3,7%, con un saldo positivo di 9mln di €. Tra i principali componenti, hanno un saldo positivo significativo le seguenti voci: parti ed accessori destinati al montaggio (2,2mld di €), freni (1mld di €), motori (1,1mld), ponti con differenziale (784mln di €), parti ed accessori di carrozzerie (476mln di €), pompe (405mln).

L'**import** vale 15,4mld di € (+6% sul 2016). L'UE28 pesa per il 74% sul valore totale delle importazioni di componenti con 11,4mld di € (+7,1% sul 2016), ripartiti in 8,14mld (+9,1%) di provenienza UE15 con uno share del 52,7% sul totale importato e 3,28mld (+2,4%) di provenienza UE13 con uno share del 21,2%.

In termini percentuali, gli incrementi maggiori degli acquisti con origine UE, si registrano da Lituania (+59,1%), Austria (+49,9%), Croazia (+32,6%), Lettonia (+23,1%) e Slovacchia (+17,5%).

Il valore delle importazioni dai Paesi Extra-UE ammonta a 4mld di € (+3,1%). Nell'ordine i primi cinque Paesi d'importazione extra-UE sono: Cina, Stati Uniti, Turchia, Giappone e India.

La classifica dell'import per Paesi di origine vede al 1° posto Germania, 3,97mld di € (+11,1%) e una quota del 25,7% sul totale, seguono Francia (+7,6% e 10,5% di quota), Polonia (-3,4% e 9,5% di quota), che complessivamente rappresentano il 46% delle importazioni totali. Seguono Cina

(+7,6% e 7,2% di quota), Spagna (+2,9% e 5,4% di quota), Repubblica Ceca (+5,5% e 4,5% di quota), USA (+10,7% e 4% di quota), Turchia (+3,1% e 4% di quota), Romania (+5,9% e 2,4% di quota) e Ungheria (+5,3% e 2,4% di quota).

Crescono le importazioni di motori (+8,6%), componenti elettrici (+8%) e parti meccaniche (+6,6%), mentre risultano in calo le importazioni di apparecchi riproduttori del suono (-7,5%) e pneumatici, camere d'aria e pezzi di gomma (-0,7%). Il comparto dei motori pesa per il 19,2% del valore complessivo import; quello degli pneumatici per l'11,4%, quello dei componenti elettrici per il 12,2% e le parti meccaniche pesano per il 55,9% sul totale importazioni componenti. Per i singoli prodotti merceologici si registrano aumenti significativi del valore dell'import di cinture di sicurezza (+27%), ponti con differenziale (+39%), parti ed accessori di carrozzerie (+16,2%), radiatori (+17,1%), apparecchi di accensione (+14,5%), pompe (+15,7%), filtri d'aria (+11,9%), sedili (+18,2%).

1.3.4 Il mercato degli autoveicoli e dei veicoli trainati

Nel 2017 sono stati immatricolati in Italia 2,19mln di autoveicoli (+6,7% sul 2016) e circa 33mila veicoli trainati tra leggeri e pesanti (+4,2% sul 2016).

Tabella 1.12 Italia, nuove immatricolazioni di veicoli

	Autovetture	Veicoli commerciali	Autocarri	Autobus	Totale	Rimorchi e Semirimorchi
2016	1.826.131	200.273	23.580	2.869	2.052.853	31.568
2017	1.971.590	193.178	24.075	3.380	2.192.223	32.904
var. %	8,0	-3,5	2,1	17,8	6,8	4,2

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

1.3.4.1 Autovetture

Nel 2017 le immatricolazioni di autovetture sono state 1.971.590, con un incremento di oltre 145mila vendite rispetto al 2016. Tra i fattori che hanno influenzato il buon andamento del mercato negli ultimi due anni si segnala l'introduzione della misura del 'super ammortamento' per il rinnovo delle flotte aziendali. È anche cresciuto l'interesse verso le nuove forme di mobilità come il car sharing e il noleggio, che si rivolgono ad una platea di utenti sempre più ampia con servizi differenziati.

La media delle auto vendute nell'ultimo decennio (2008-2017) è stata di quasi 1,75mln di unità, penalizzata dalle vendite negli anni di recessione

(2012-2014) di appena circa 1,36mln di nuove immatricolazioni, non sufficienti a garantire il necessario rinnovo del parco. L'età mediana del parco auto è salita a 10 anni e 11 mesi; il 55% delle auto ha più di 10 anni di età. Tra i fattori che contribuiscono all'invecchiamento del parco possiamo considerare certamente la crisi economica e la perdita di potere d'acquisto delle famiglie, l'alto tasso di disoccupazione giovanile, una fascia della popolazione over 75 anni dell'11%, verosimilmente meno propensa ad investimenti famigliari o personali di lunga durata (auto, ristrutturazione abitazioni, etc.) ed infine la possibilità per i cittadini di accedere ad auto 'nuove' attraverso car sharing e noleggio, privilegiando l'uso al possesso.

Nel 2017 il mercato italiano dell'auto è comunque il quarto dell'UE dopo Germania, Regno Unito e Francia, confermandosi, quindi, un mercato di grande interesse per tutte le Case automobilistiche.

Nel 2017 oltre la metà delle vendite ha riguardato autovetture ad alimentazione diesel, con volumi in crescita del 7% rispetto al 2016. Lo scandalo del 'dieselgate' di Volkswagen e il mancato rispetto delle prestazioni energetiche e ambientali sui veicoli dichiarate da alcune case automobilistiche, nonché le imposizioni alla limitazione o allo stop della circolazione, in particolare per le auto diesel, per gli alti livelli di smog di molte città italiane, non hanno limitato la penetrazione delle auto a gasolio nel mercato italiano, che ha chiuso il 2017 su livelli alti, 56,4% di quota (57% nel 2016), a differenza di quanto invece è accaduto in molti Paesi europei. Si sono ridimensionati i mercati di auto diesel in Germania, dal 46% del 2016 al 39% del 2017, UK dal 48% al 42%, Francia dal 52% al 47%.

Nel **1° semestre 2018** anche il mercato italiano registra un calo delle immatricolazioni di auto diesel del 6,3%, per ora una contrazione tendenziale più contenuta rispetto a quanto si è verificato nei major market europei: -12% in Francia, Germania -20%, Spagna - 18% e UK -30%.

Da sottolineare che nel 2018 le flessioni mensili su base annua del mercato diesel italiano sono peggiorate progressivamente, da -0,6% di febbraio a -17% di giugno 2018.

Le auto ad alimentazione alternativa hanno conquistato l'11,7% del mercato nel 2017, in crescita del 24% sui volumi del 2016; il comparto risulta composto da: 6,5% di auto a benzina-gpl, 1,7% di auto benzina-metano, 0,1% di auto elettriche, 3,4% di auto ibride (incluso plug-in). **I volumi del mercato auto ad alimentazione alternativa fanno dell'Italia il primo mercato ad alimentazione alternativa dell'Europa e il secondo mercato dopo la Norvegia per quota sul proprio mercato. Questi risultati, ottenuti grazie allo sviluppo delle motorizzazioni a gas, hanno consentito al nostro Paese di avere un parco composto da circa 927mila auto a metano e 2,3mln di auto a GPL e di avere la più ampia rete distributiva in Europa.** Nel 2017, il buon andamento delle vendite di auto a GPL (+27%) ha riguardato sia i privati (+25%) che le società (+36%).

Le vendite di auto ibride (escluso plug-in) sono state 63mila, in aumento del 71%. L'Italia è diventata il terzo mercato di auto ibride tradizionali (escluso plug-in) in Europa. I volumi delle auto ibride plug-in sono raddoppiati nel 2017.

Il principale target del mercato delle auto ibride (incluso plug-in) sono i privati, che pesano per il 72% del mercato delle auto ibride. Le auto elettriche vendute sono state 2.021, di cui solo il 14% intestato a privati, mentre le auto elettriche intestate alle società sono state l'86%. Le auto elettriche registrano un incremento tendenziale del 47%, con vendite medie mensili nel 2017 pari a 168 unità.

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.

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 2017 (dato preliminare EEA, European Environment Agency) l'emissione media di CO₂ delle nuove vetture immatricolate in Italia è di 113,4 g/km (+0,1 g/km rispetto al 2016). 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; nel 2017 le auto immatricolate con emissioni fino a 95 g/km sono il 15,7% del mercato, quelle da 96 a 120 g/km il 60,5% e quelle oltre 120 g/km il 23,8% (elaborazioni ANFIA).

Nel 1° semestre 2018, il calo delle vendite di auto diesel e l'aumento di quelle a benzina e a basse emissioni influenza la segmentazione del mercato secondo il livello medio emissivo di CO₂: sale la quota delle auto da 0-50 g/km, che passa da 0,2% di un anno fa a 0,8%; scende la quota delle auto con emissioni medie comprese tra 51-95 g/km (da 16% a 14,3%) e

96-120 g/km (da 60,7% a 59,2%); aumenta la quota delle auto con emissioni superiori a 120 g/km (da 23,2% a 25,7%).

Secondo la **modalità di acquisto**, nel 2017 le vendite ai privati calano tendenzialmente del 2% nel cumulato con una quota del 55%. Crescono le vendite di auto alle società del 23% (pari ad oltre 165mila vendite in più, di cui oltre 96mila intestate alle flotte aziendali e 67mila intestate a società di noleggio). Complessivamente le vendite alle società rappresentano il 45% del mercato nell'anno, 5,5 punti in più rispetto al 2016, avvicinandosi ai livelli dei major market europei.

I SUV (di tutte le dimensioni) consolidano la loro posizione, conquistando il 30% del mercato. Cross-over e SUV si affermano in tutti i mercati mondiali: sono il 29% del mercato in Unione Europea, il 43% dei light vehicles in USA e il 41% in Cina.

1.3.4.2 Veicoli commerciali e industriali

Le immatricolazioni di autocarri e di rimorchi-semirimorchi nuovi, pur registrando un rallentamento nella seconda parte dell'anno, hanno chiuso anche il 2017 con il segno positivo. Questa importante ripresa della domanda, avvenuta negli ultimi tre anni, è stata spinta dalle misure nazionali a supporto degli investimenti: il **super ammortamento** e la maggiore dotazione finanziaria del **decreto investimenti 2017** (rispetto all'anno precedente), che hanno spinto le aziende di autotrasporto, soprattutto le PMI, a rinnovare le loro flotte. Il 2018 si è aperto con la proroga del super ammortamento (anche se con un *decalage* al 130%) e lo stanziamento di 33,6mln di € per gli investimenti a favore delle imprese di autotrasporto che, fino al 15 aprile 2019, potranno acquistare veicoli industriali a trazione alternativa (CNG, LNG, ibridi e Full Electric), rimorchi e semirimorchi per il trasporto intermodale e rimorchi, semirimorchi o equipaggiamenti per autoveicoli specifici superiori alle 7 tonnellate allestiti per il trasporto ATP, usufruendo dell'incentivazione prevista.

Le tipologie di beni incentivabili sono quindi le stesse del 2016 secondo i seguenti plafond di spesa: 9,6mln di € per veicoli a carburanti alternativi (CNG, LNG, ibrido e Full Electric); 9mln di € per radiazione per rottamazione di veicoli e contestuale acquisizione di nuovi veicoli Euro VI; 14mln di € per rimorchi e semirimorchi per il trasporto intermodale dotati di dispositivi innovativi e per autoveicoli allestiti per trasporti ATP, rispondenti a criteri avanzati di risparmio energetico e rispetto ambientale; infine, 1 mln di € per casse mobili e rimorchi o semirimorchi porta casse.

1.3.4.3 Veicoli commerciali <3500 kg di ptt

Dopo l'eccezionale risultato del 2016, che aveva registrato oltre 200mila nuove immatricolazioni e una crescita del 51% sul 2015, nel 2017 il mercato risulta leggermente inferiore con 193mila unità e una flessione del 3,5%. Si tratta di un ottimo risultato, considerando che negli anni precedenti al 2016, tra il 2012 e il 2015, la media annua dei volumi venduti, è stata di appena 116mila unità, in forte ridimensionamento rispetto ai volumi medi annui del 2008-2011 di 187mila unità.

In termini di volumi immatricolati, il mercato italiano si colloca al 5° posto nel mercato UE/EFTA dietro a Francia (437mila nuove registrazioni), Regno Unito (362mila), Germania (271mila) e Spagna (199mila).

1.3.4.4 Autocarri medi-pesanti >3500 kg di ptt

Nel 2017s sono stati immatricolati 24mila autocarri medi e pesanti (+2,1% rispetto al 2016), di cui 11.800 nel 1° semestre (+21,5%) e 12.200 nel 2° semestre (-5,2%). La media mensile delle nuove immatricolazioni è stata di 2mila unità. Proseguendo l'analisi per categoria di autocarro, risulta un mercato equamente diviso tra autocarri rigidi (in calo del 6,3% sul 2016) e trattori per semirimorchi (in aumento dell'11,1%). Per macro classi di peso, gli autocarri medi (da 3.501 a 15.999 kg) sono il 19,2% del mercato (-13%), mentre gli autocarri pesanti sono l'80,8% del mercato (+6,4%).

Il 2017 ha segnato una significativa crescita delle immatricolazioni di autocarri a metano e a gas naturale liquefatto (GNL), un comparto in cui l'89% del mercato del nuovo è di marca Iveco. Iveco detiene infatti un'indiscussa leadership in questo segmento con oltre 22.000 truck prodotti negli ultimi 20 anni.

Secondo ANFIA, il GNL risulta la miglior soluzione sostenibile applicabile nel breve termine per il trasporto merci a lunga distanza. Per l'ulteriore diffusione di questa tecnologia - a vantaggio della competitività dell'industria e dei servizi di logistica applicati al trasporto su gomma con veicoli pesanti nel nostro Paese - è fondamentale, tuttavia, proseguire nell'incentivazione all'acquisto da parte delle aziende di autotrasporto e, soprattutto, nell'azione di capillare diffusione delle infrastrutture di rifornimento sull'intero territorio nazionale.

1.3.4.5 Rimorchi e semirimorchi >3500 kg di ptt

Nel 2017 sono immatricolati oltre 16mila rimorchi e semirimorchi (+9,3%), suddivisi in 1.541 rimorchi (+9,8%) e 14.597 semirimorchi (+9,2%). Il segmento dei rimorchi vale circa il 10% del mercato dei veicoli trainati ed è dominato dai costruttori nazionali con una quota di mercato dell'86%. Il segmento dei semirimorchi vale il 90,5% del mercato dei veicoli trainati e i costruttori nazionali hanno una quota del 35% del mercato. Complessivamente i costruttori nazionali hanno il 40% del mercato (+11% i volumi) e i costruttori esteri il 60% (+7,6% i volumi).

1.3.4.6 Autobus

Nel 2017 sono stati immatricolati 3.380 autobus nuovi (+18% sul 2016). La mancanza di una strategia capace di potenziare e rendere efficiente il trasporto pubblico collettivo su gomma, ha portato quasi al collasso la produzione di autobus in Italia.

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.

Negli altri Paesi europei dove 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. 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, multe salatissime e servirebbero investimenti ingenti per rinnovare la flotta degli autobus e intervenire nelle aree più colpite dalle emissioni inquinanti provocate dal traffico stradale.

Tra le novità del settore, a inizio luglio 2018, sono stati resi pubblici gli esiti definitivi della gara per l'acquisto di autobus della Centrale unica di committenza Consip. Questa prima gara 'sperimentale' avrà sicuramente degli effetti positivi nella razionalizzazione delle risorse pubbliche stanziata per il rinnovo del parco, soprattutto se le aziende che svolgono servizio di TPL in un quadro di un riparto regionale, potranno agevolmente e tempestivamente effettuare gli ordini da Consip.

1.3.5 Il parco circolante

Alla fine del 2017 lo stock degli autoveicoli registrati è pari a 43,60mln, a cui si aggiungono oltre 379mila veicoli trainati e 7.038.868 motocicli, motocarri e quadricicli. Complessivamente si tratta di 51,01mln di veicoli registrati al Pubblico Registro Automobilistico (PRA) di ACI, in accordo con la definizione statistica internazionale.

La ripresa del mercato degli autoveicoli nuovi nel triennio 2015-2017 ha determinato un aumento dello stock registrato dell'1,72%, che evidenzia un parco che si rinnova solo in parte.

Lo **stock delle autovetture** supera i 38,5mln di unità e aumenta di oltre 644mila unità rispetto al 2016. Negli ultimi vent'anni il numero delle auto registrate è cresciuto di 7,5mln di unità (+24%) e negli ultimi 10 anni di 2,4mln (+6,7%), con solo una leggera battuta d'arresto negli anni 2012-2013 dovuta al crollo delle nuove immatricolazioni, conseguente alla pesante crisi finanziaria ed economica.

La **densità autoveicolistica** (escluso 2/3 ruote) è pari a 721 autoveicoli per 1.000 abitanti. La densità delle sole autovetture è pari a 637 per 1.000 abitanti, una delle più alte al mondo.

Tabella 1.13 Italia, stock dei veicoli registrati

	al 31.12.2017	al 31.12.2016	var. %
Autovetture	38.520.321	37.876.138	1,70
Autocarri merci	4.083.348	4.018.708	1,61
Specifici/Speciali	722.089	707.291	2,09
Motrici e trattori	173.057	162.092	6,76
Autobus	99.100	97.817	1,31
Totale autoveicoli	43.597.915	42.862.046	1,72
di cui Autoveicoli per campeggio	284.926	276.116	3,19
Motocicli (esclusi i ciclomotori)	6.689.911	6.606.844	1,26
Motocarri e quadricicli	343.957	347.558	-1,04
Altro	24	27	
Totale auto e motoveicoli	50.631.807	49.816.475	1,64
Rimorchi e semirimorchi	379.540	365.401	3,87
Totale parco veicolare	51.011.347	50.181.876	1,65
N° autoveicoli per 1000 abitanti	721	707	
N° auto/motoveicoli per 1000 abitanti	837	822	
N° autovetture per 1000 abitanti	637	625	
popolazione residente al 31/12 (ISTAT, in milioni)	60,500	60,589	
Fonte: ACI			

Sono 11,06mln le autovetture, pari al 28,7% di tutto il parco auto, che circolano nelle dieci città metropolitane delle regioni a statuto ordinario (definite dalla Legge 7 aprile 2014 n° 56, i cui territori coincidono con quelli delle preesistenti province: Roma Capitale, Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Bari, Napoli e Reggio Calabria). La densità automobilistica media nelle dieci città metropolitane è di 598 auto per 1.000 abitanti e di 330 auto per kmq di superficie.

Nonostante i problemi ambientali dovuti all'inquinamento atmosferico, che attanagliano il Paese e le sue città medio-grandi, l'automobile continua ad essere il mezzo di trasporto preferito e più utilizzato negli spostamenti tra le diverse modalità di trasporto, complice un trasporto pubblico locale non adeguato a sostituire i mezzi privati e un territorio che si compone di collina per il 41,6%, di montagna per il 35,2% e di pianura solo per il 23,2%.

Secondo l'**alimentazione**, le autovetture diesel a fine 2017 rappresentano il 43,9% del parco autovetture (636mila in più rispetto al 2016) e quelle a benzina il 47,2% (circa 164mila in meno del 2016). Le autovetture ad alimentazione alternativa valgono l'8,9% del parco auto, pari a 3.421.261 autovetture, di cui 2.309.020 a benzina/GPL (6% di quota), 926.704 a benzina/metano (2,4% di quota) e 177.492 ibride (0,5% di quota), e le auto elettriche sono 7.560. In un anno il volume delle auto ibride ed elettriche registrate è cresciuto rispettivamente del 47% e del 32%. Il 91,1% delle auto circolanti è alimentato solo da benzina e gasolio.

Tabella 1.14 Italia, parco autovetture per tipo di alimentazione

	al 31.12.2017	% sul totale	al 31.12.2016	% sul totale	var. %
Benzina	18.196.563	47,2%	18.360.105	48,5%	-0,9%
Diesel	16.896.736	43,9%	16.260.625	42,9%	3,9%
Alimentazione alternativa	3.421.261	8,9%	3.249.601	8,6%	5,3%
Bz+GPL	2.309.020	6,0%	2.211.368	5,8%	4,4%
Bz+Metano	926.704	2,4%	911.246	2,4%	1,7%
Ibride Benzina/ Elettrico	174.087	0,5%	117.433	0,3%	48,2%
Ibride Gasolio/ Elettrico	3.405	0,0%	3.332	0,0%	2,2%
Elettriche	7.560	0,0%	5.743	0,0%	31,6%
Altro	485	0,0%	479	0,0%	1,3%
Non definito	5.761	0,0%	5.807	0,0%	-0,8%
TOTALE	38.520.321	100,0%	37.876.138	100,0%	1,7%

Fonte: ACI

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.

Secondo l'**anzianità**, il 45% delle auto circolanti ha fino 10 anni di età inclusi, il 25% ha da 11 a 15 anni di età inclusi e il 31% ha più di 15 anni d'età. Le auto che hanno 5 anni di anzianità sono il 21,5%.

Nel 2017 l'età mediana del parco autovetture è in aumento rispetto al 2016. Secondo l'**alimentazione**, è pari a:

1. per le autovetture a benzina - 14 anni
2. per le autovetture a gasolio - 9 anni e 6 mesi
3. per le autovetture a benzina/GPL - 8 anni e 2 mesi
4. per le autovetture a benzina/metano - 8 anni e 2 mesi

Per le autovetture nel complesso l'età mediana risulta pari a 10 anni e 11 mesi.

Dai dati emerge dunque un parco autovetture ancora troppo vecchio (il 55% ha più di 10 anni). Le auto a benzina (incluso bifuel a gas e ibride) sono più vecchie rispetto a tutte le altre motorizzazioni: il 62% ha più di 10 anni contro il 47% delle auto a gasolio (incluso ibride). Le auto a benzina hanno un'età media di 4 anni e 6 mesi superiore a quella delle auto diesel.

Secondo la **cilindrata**, il 24% delle auto circolanti ha motore fino a 1200 cc (il 33% nel 2005), il 49% da 1201-1600 cc (il 35% nel 2005), il 21% da 1601-2000 cc (il 25% nel 2005) e il 6% superiore a 2000 cc (stessa quota nel 2005).

Secondo gli **standard emissivi**, risultano 14,72mln di autovetture circolanti ante Euro 4, pari al 38% del totale, 11,45mln di auto Euro 4 (30% di quota), 12,32mln di auto Euro 5/6 (32% di quota). Nelle classi Euro 5 e 6, la quota delle auto a benzina è del 33% (il 22% di tutte le auto a benzina registrate), quelle diesel del 55% (il 40% di tutte le auto diesel), il restante 12% ha altra alimentazione.

Le **radiazioni** di autovetture nel 2017 sono state 1.414.635 (rapporto radiazioni/consistenza parco 3,7:100 auto), appena il 3% in più del 2016. La media delle auto radiate dal 2011 al 2017 è stata di 1,39mln di auto, mentre nei 7 anni precedenti (dal 2004 al 2010) è stata di 1,84mln. Questa differenza ha contribuito notevolmente all'invecchiamento del parco. Il 50% delle auto radiate nel 2017 sono state immatricolate fino al 2001.

Secondo le cause, il 66% delle auto risultano radiate per demolizione, il 30% per esportazione e il 4% per altre cause. Circa il 64% delle radiazioni ha riguardato auto con standard emissivi ante Euro 4.

Il parco circolante di **autocarri/autoveicoli speciali e motrici** è di 4.978.494 unità, così ripartite secondo il tipo:

4.083.348 autocarri merci, di cui

- 1.761.724 fino a 2,5 t. di ptt;
- 1.794.125 da 2,6 a 3,5 t. con ptt fino a 3,5 t.;
- 527.499 con ptt superiore a 3,5 t.

722.089 autocarri speciali, di cui

- 488.275 fino a 3,5 t. di ptt;
- 233.814 oltre 3,5 t. di ptt.

173.057 motrici.

Il parco circolante **autobus** è di 99.100 unità.

Il parco circolante di **rimorchi e semirimorchi** è di 379.540 veicoli, di cui 110.078 specifici/speciali e 269.462 merci.