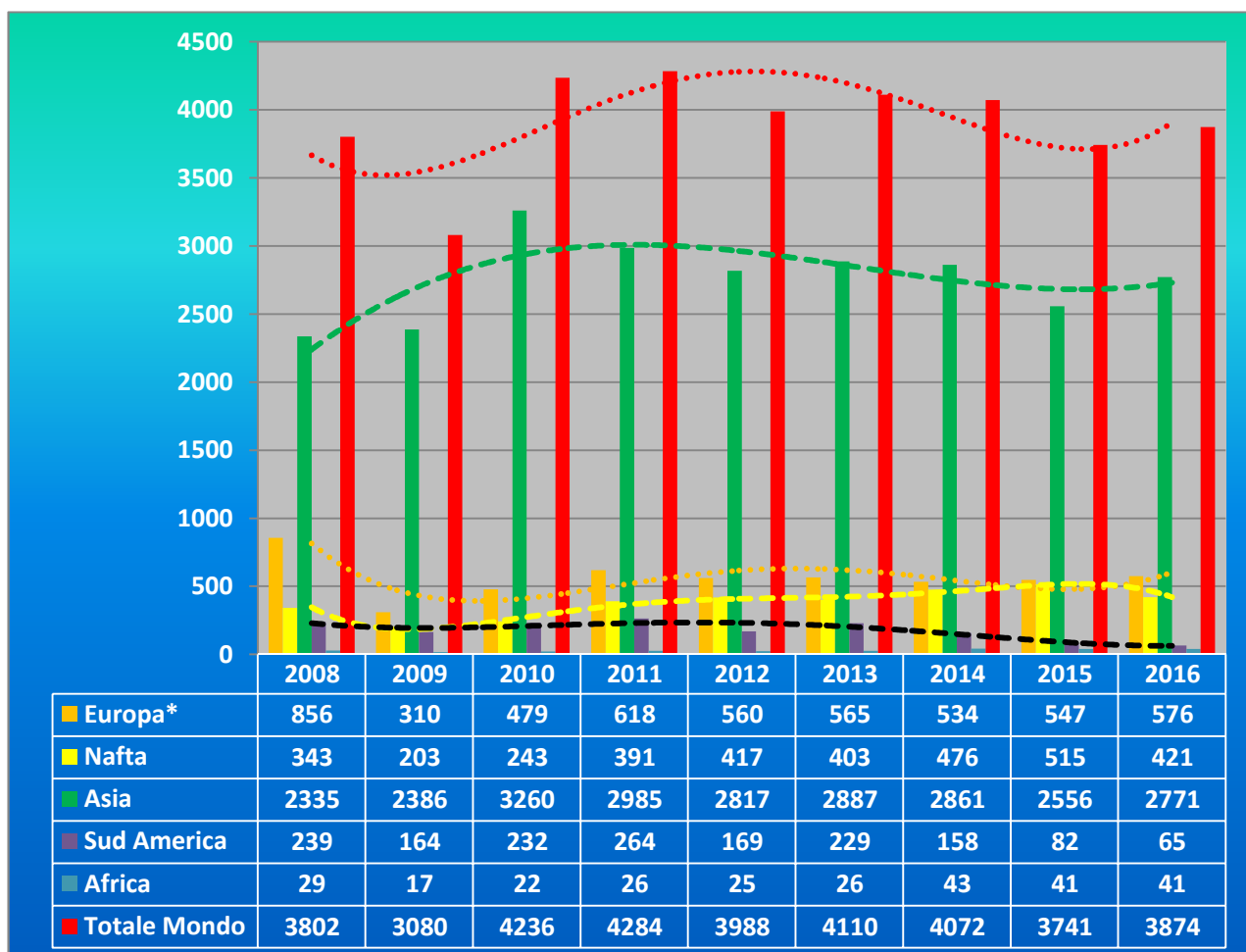


## Produzione Mondiale Autocarri Medi e Pesanti nel 2016

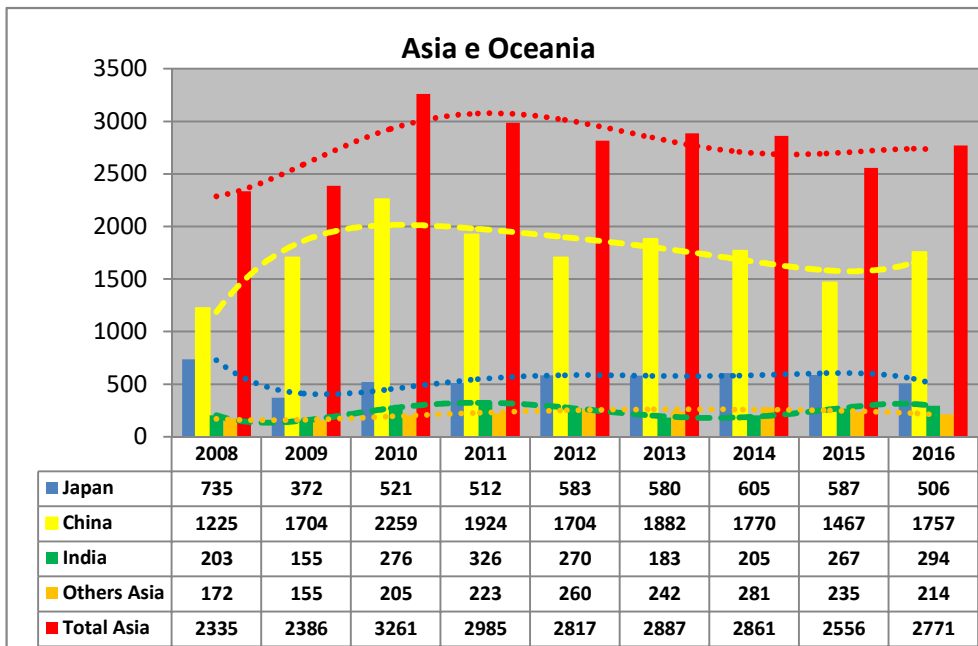
Fonti: elaborazioni CSS su dati e stime Oica e Acea\*; cifre in migliaia di unità.

**Nota Introduttiva:** rispetto alle precedenti edizioni di questo rapporto annuale sono stati utilizzati, oltre ai dati Oica, anche quelli di provenienza Acea. Su questa base i dati della UE e quindi dell'Europa sono stati aggiornati dal 2011, dato che l'Oica da quella data non aggiorna più i dati di Germania, Francia, Olanda Svezia e Argentina..

La Produzione Mondiale di Autocarri medi e pesanti, che era andata contraendosi dal 2011 e che si



era leggermente ripresa nel 2013, ha ripreso a contrarsi nel 2014 (-1%) e soprattutto nel 2015, con un calo dell'8,2%, nonostante la brillante performance dell'area Nafta. Leggera ripresa l'anno scorso soprattutto per l'aumento dell'Asia e dell'Europa; scendono Nafta e Sud America.

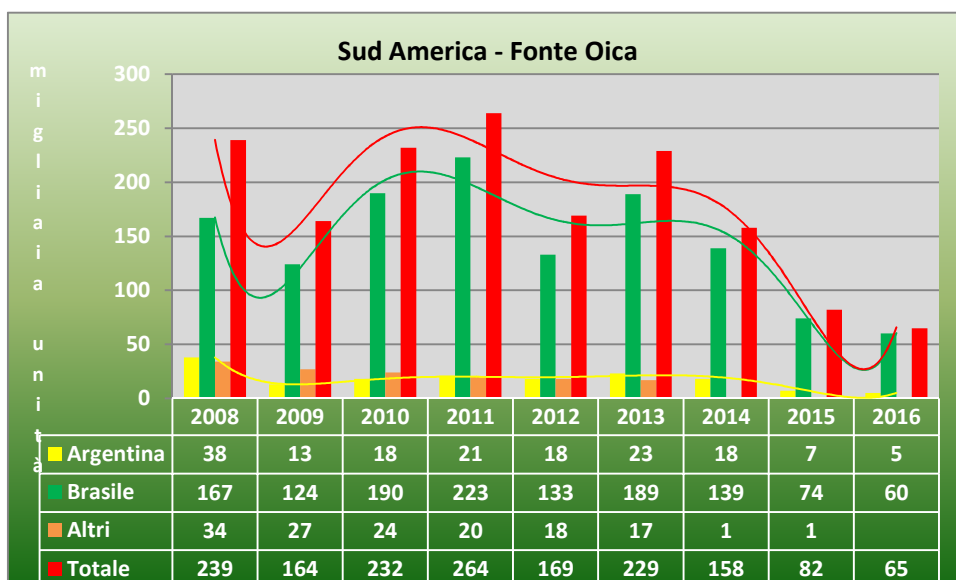
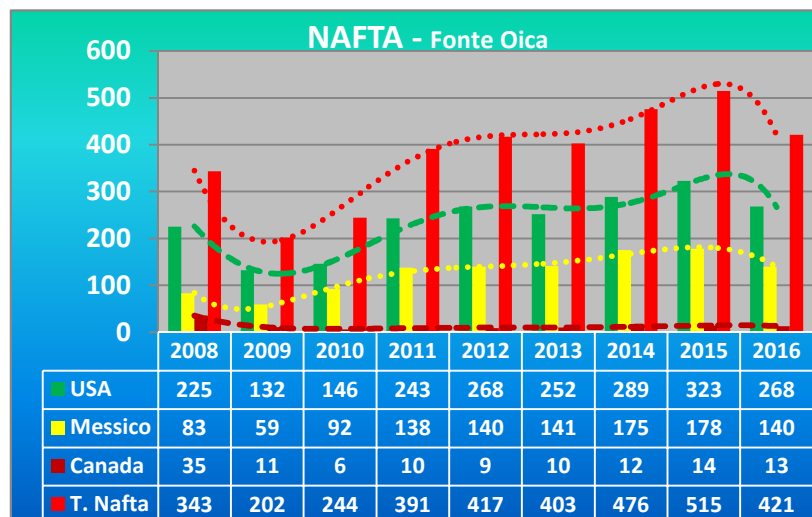


Guardando più in dettaglio le singole aree geografiche ritornano a salire la Cina, con un aumento del 19,7%, e l'India con un aumento del 9,9%. Aumentano pure Pakistan (+51,1%), Filippine (+32,4%) e Vietnam (+33,7%). Scende ancora l'Indonesia del 9,1%, mentre la Corea del sud perde il 15,6%. Continua a perdere il

Giappone (-13,8%).

In complesso nel 2016 l'area Asia e Oceania guadagna l'8,5%.

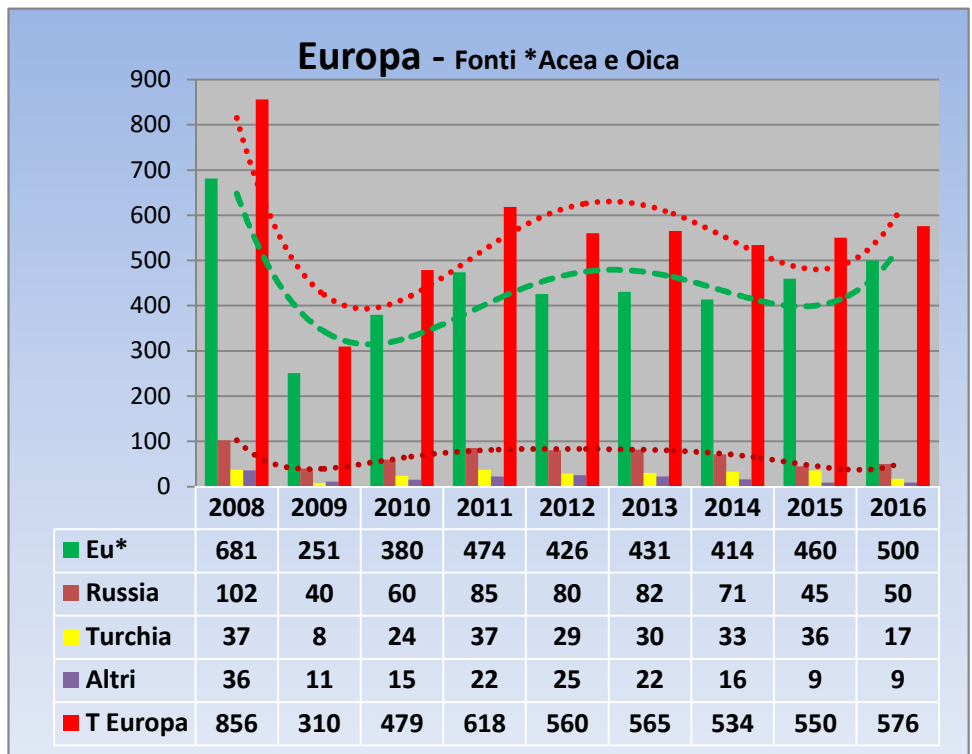
Brusca caduta della produzione dell'area Nafta, a seguito del calo delle vendite negli USA nel 2016. Nell'anno perdono tutti paesi, e in particolare Messico (-21,1%) e Usa (-16,7%).



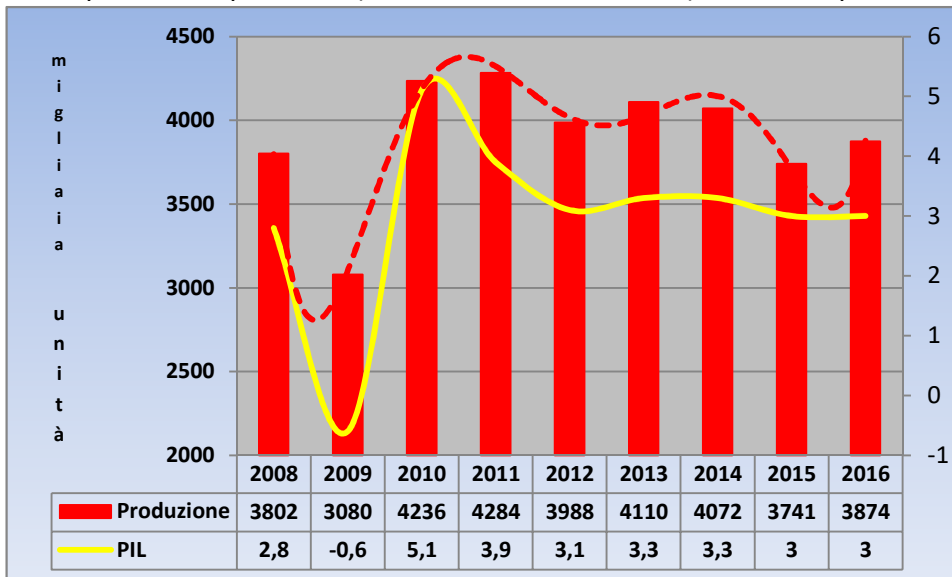
A conferma della grave crisi economica dei paesi del Sud America continua a scendere a in quell'area la produzione di autocarri medi e pesanti, scesi in particolare del 18,3% in Brasile, dopo la perdita del 47,1% nel 2015 e del 26,5% nel 2014. Il dato dell'Argentina è stimato perché quest'anno non ha pubblicato i suoi

dati. Nel complesso l'area perde il 20,7%.

Secondo le nostre stime, e in parallelo con la forte ripresa del mercato autocarri, in aumento di poco più dell'8,7% la produzione della UE. Leggera ripresa della Russia (+11,2) e crollo della Turchia, scesa del 51,5%. In complesso l'Europa mostra un buon progresso dopo quello del 2015, aumentando del 4,7%.



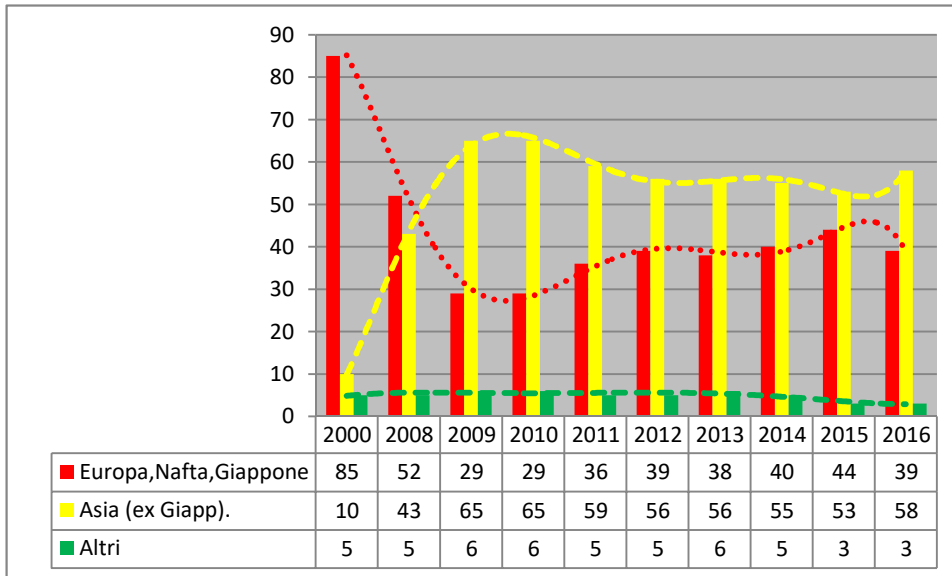
E' interessante sottolineare che dal 2008 l'andamento tendenziale di Pil e produzione mondiale è stato pressoché parallelo (Coeff. Correlazione 0,94), il che fa prevedere che solo con la ripresa



della crescita del reddito la curva della produzione potrà riportarsi su valori ante crisi globale. Secondo le previsioni Ocse, pubblicate all'inizio di marzo, ciò avverrà solo a partire dal 2017.

## Localizzazione della Produzione.

Nei dieci anni dal 2000 al 2010 la localizzazione dei volumi produttivi si è radicalmente ribaltata, spostandosi dalle tre aree tradizionali, (Europa, Nafta e Giappone) in Asia, e in particolare in Cina. In pratica le tre maggiori aree assieme sono scese dall'85% che rappresentavano nel 2000 al 29% del 2010, per risalire dal 2011 fino al 44% del 2015; nuova discesa l'anno scorso al 39%. L'Asia, con esclusione del Giappone, è arrivata nel 2010 a rappresentare i due terzi dell'intera produzione mondiale (compreso il Giappone, il Continente Asiatico rappresentava il 77% dell'intera produzione mondiale).



Dal 2011 comunque il trend si è leggermente invertito per il recupero delle tre grandi aree tradizionali, ma soprattutto dell'area Nafta nel 2012 e poi nel 2014 e 2015, mentre la Cina era scesa del 35% tra il 2011 e 2015. Il brusco crollo dell'area Nafta e la ripresa della Cina l'anno scorso hanno di

nuovo modificato la situazione. La Cina rimane di gran lunga il maggiore produttore mondiale, rappresentando il 45% dei trucks prodotti al mondo e oltre il 63% di quelli prodotti in Asia-Oceania. In pratica, nonostante tutto, quasi la metà degli autocarri pesanti prodotti nel Mondo proviene da qualche fabbrica Cinese, ma rimane, per il momento, in estremo oriente. Ma fino a quando?