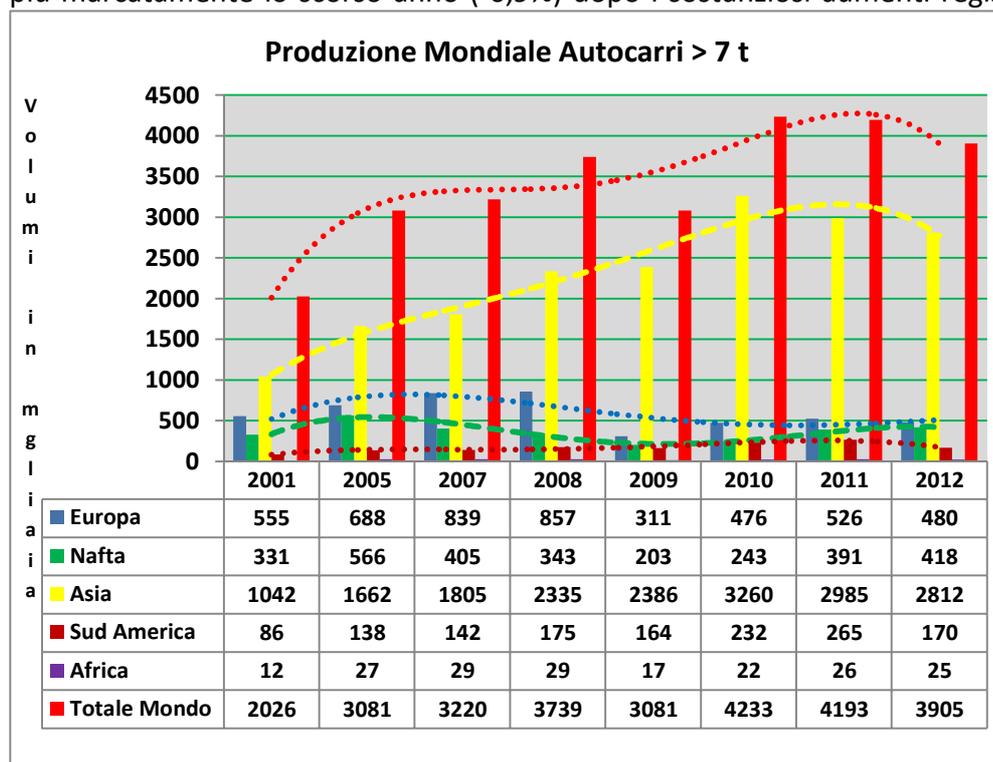


Produzione Mondiale Autocarri Pesanti (> 7t)

Fonte: elaborazioni CSS su dati Oica 2013* cifre in migliaia di unità

* Per la EU27 dati stimati da CSS per mancanza dati ufficiali da Germania, Francia e Svezia

La Produzione Mondiale di Autocarri Pesanti (secondo la classificazione dell'Oica, che vi include tutti i veicoli al di sopra delle 7 ton), che aveva avuto già una leggera contrazione nel 2011, è scesa più marcatamente lo scorso anno (-6,9%) dopo i sostanziosi aumenti registrati nel 2010, ma con

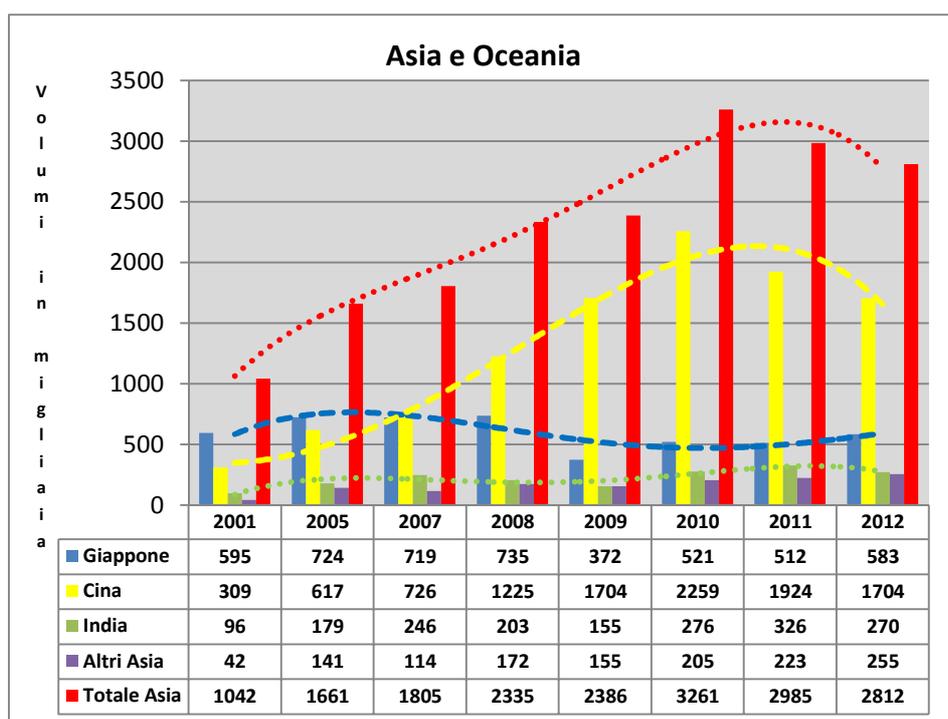


andamenti contrastanti fra le varie regioni del mondo.

Nel 2012 la produzione di autocarri è aumentata solo in Nord America, dove le immatricolazioni si sono ulteriormente riprese, anche se solo del 6,9%, contro il +61% registrato nel 2011. Consistenti riduzioni si sono verificate in Sud America, con un

crollo del 35,8%, soprattutto per la discesa violenta della produzione brasiliana (-40,5%), ma è scesa anche la produzione europea che secondo le nostre stime ha perso il 10,5% sul 2011.

Ma ancora una volta la vera protagonista è stata la Cina, per il secondo anno consecutivo in flessione: dopo il calo del 14,8% nel 2011 l'anno scorso la perdita è stata dell'11,4% ed la produzione di autocarri è praticamente tornata ai

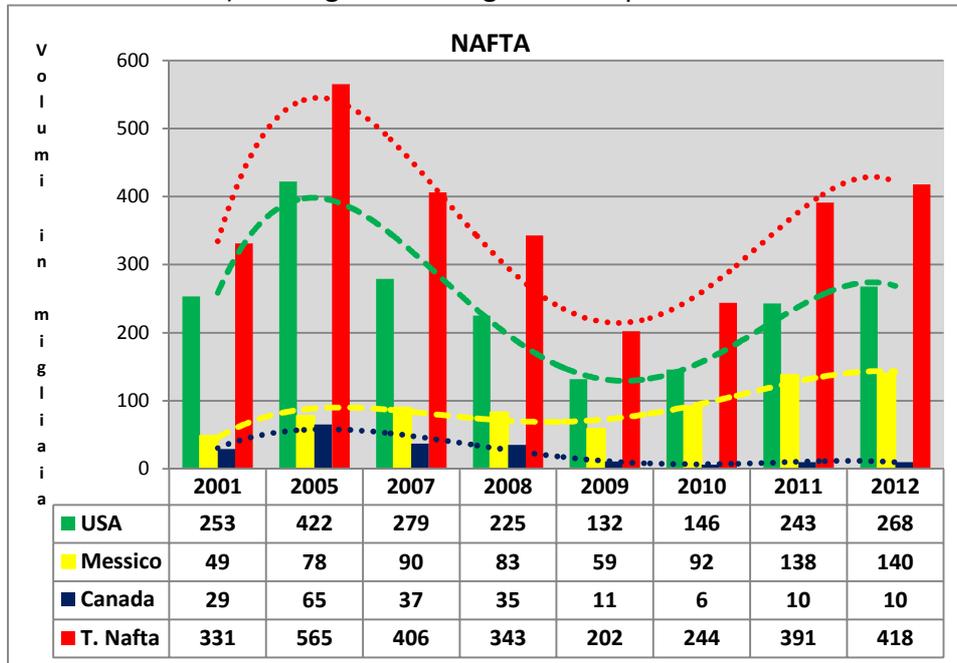


valori di quattro anni fa.

Ancora più negativa la performance dell'India, scesa del 17%.

In crescita invece la produzione del Giappone, salito del 13,8% dopo lo stop subito nel 2011 a causa del catastrofico terremoto e conseguente tsunami. Si mantiene in costante crescita l'Indonesia, cresciuta l'anno scorso del 22% a 147.000 unità prodotte (nel 2000 aveva prodotto circa 5.600 unità). Da segnalare la significativa performance della Thailandia, salita nel 2012 ad una

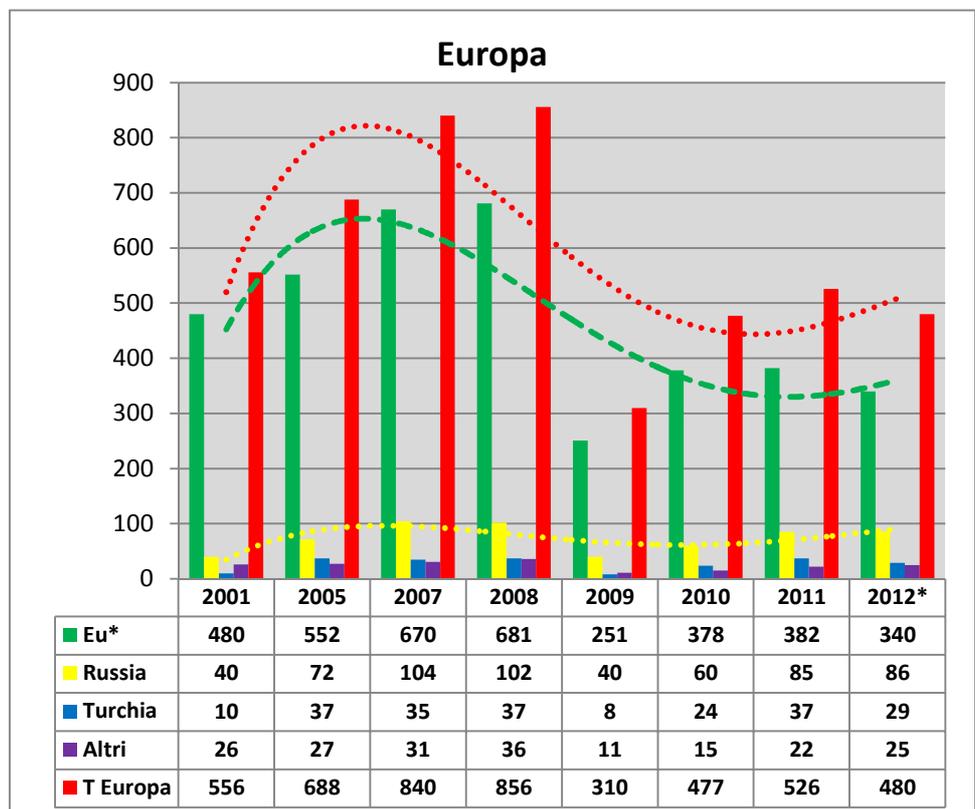
produzione di 34.850 unità (+140,9%)



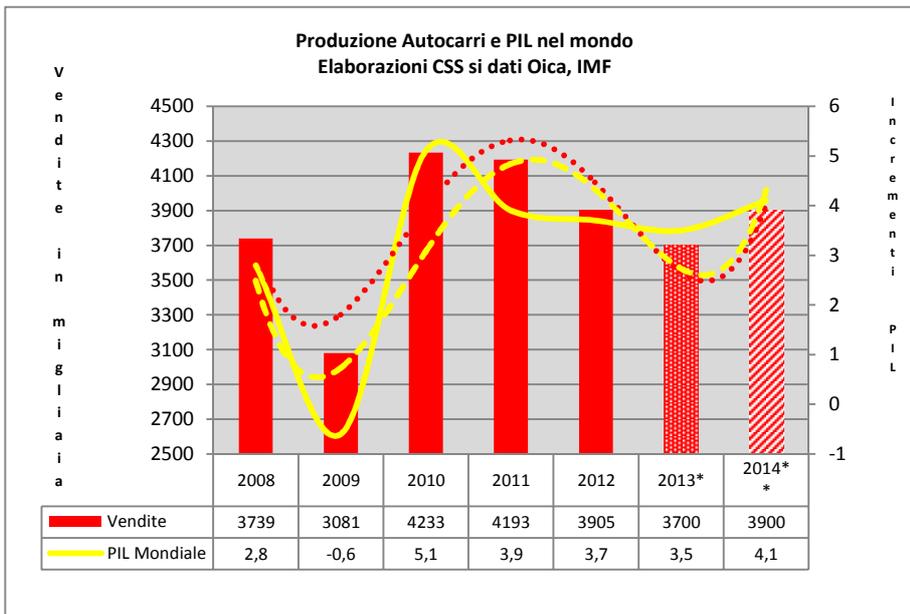
L'area Nafta, in costante discesa tra il 2006 e il 2009, aveva registrato nel 2011 un incremento del 61% soprattutto per merito della ripresa delle immatricolazioni negli USA. L'anno scorso l'aumento si è ridotto ad un 6,9%. La produzione in Messico è rimasta sostanzialmente stabile sui valori 2011.

Stabile, anche se sempre meno significativa, la produzione di autocarri in Canada dato che i Costruttori USA hanno rilocalizzato la produzione di autocarri nei siti domestici o in Messico.

E' tornata a flettere anche la produzione di autocarri in Europa, soprattutto per il calo della EU27, a causa della nuova fase recessiva che ha colpito soprattutto l'area dell'Euro. Con il nuovo calo della domanda, verificatasi già a partire dalla seconda parte del 2011, i volumi produttivi, che erano andati progressivamente crescendo dopo il tracollo causato dalla crisi globale del 2009, sono tornati a scendere e una possibile



inversione del trend non si avrà fino al prossimo anno, quando la ripresa economica a livello mondiale si sarà consolidata.

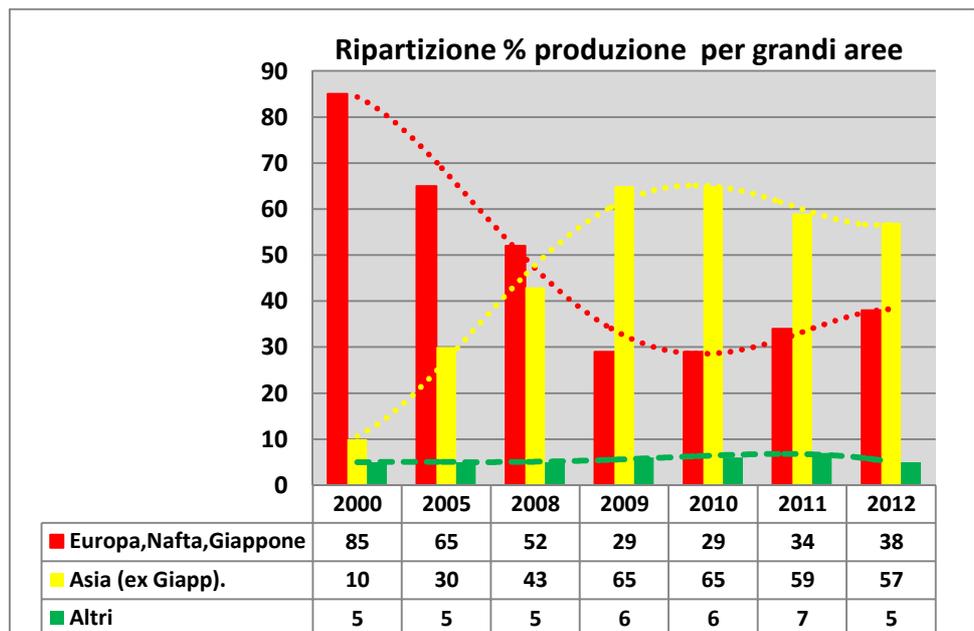


Al proposito è interessante sottolineare che dal 2008 l'andamento tendenziale di Pil e produzione mondiale è stato pressoché parallelo (Coeff. Correlazione 0,94), il che fa prevedere che con la ripresa della crescita del reddito la curva della produzione si riporti in positivo.

*Outlook
** Forecast

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, ed in particolare in Cina. In pratica le tre maggiori aree assieme sono scese dall'85% che rappresentavano nel 2000 al 38% dell'anno scorso. 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). Nel 2011 comunque il trend si è leggermente invertito per il recupero delle tre grandi aree tradizionali, essenzialmente Nafta e Giappone nel 2012, mentre la Cina è scesa di un 24,6% negli ultimi due anni. Essa comunque rimane di gran lunga il maggiore produttore, rappresentando il 44% dei trucks prodotti al mondo e oltre il 61% di quelli prodotti in Asia-Oceania. In pratica, nonostante tutto, quasi la metà degli autocarri > 7t prodotti nel Mondo proviene da qualche fabbrica Cinese, ma rimane, per il momento, in estremo oriente. Ma fino a quando?