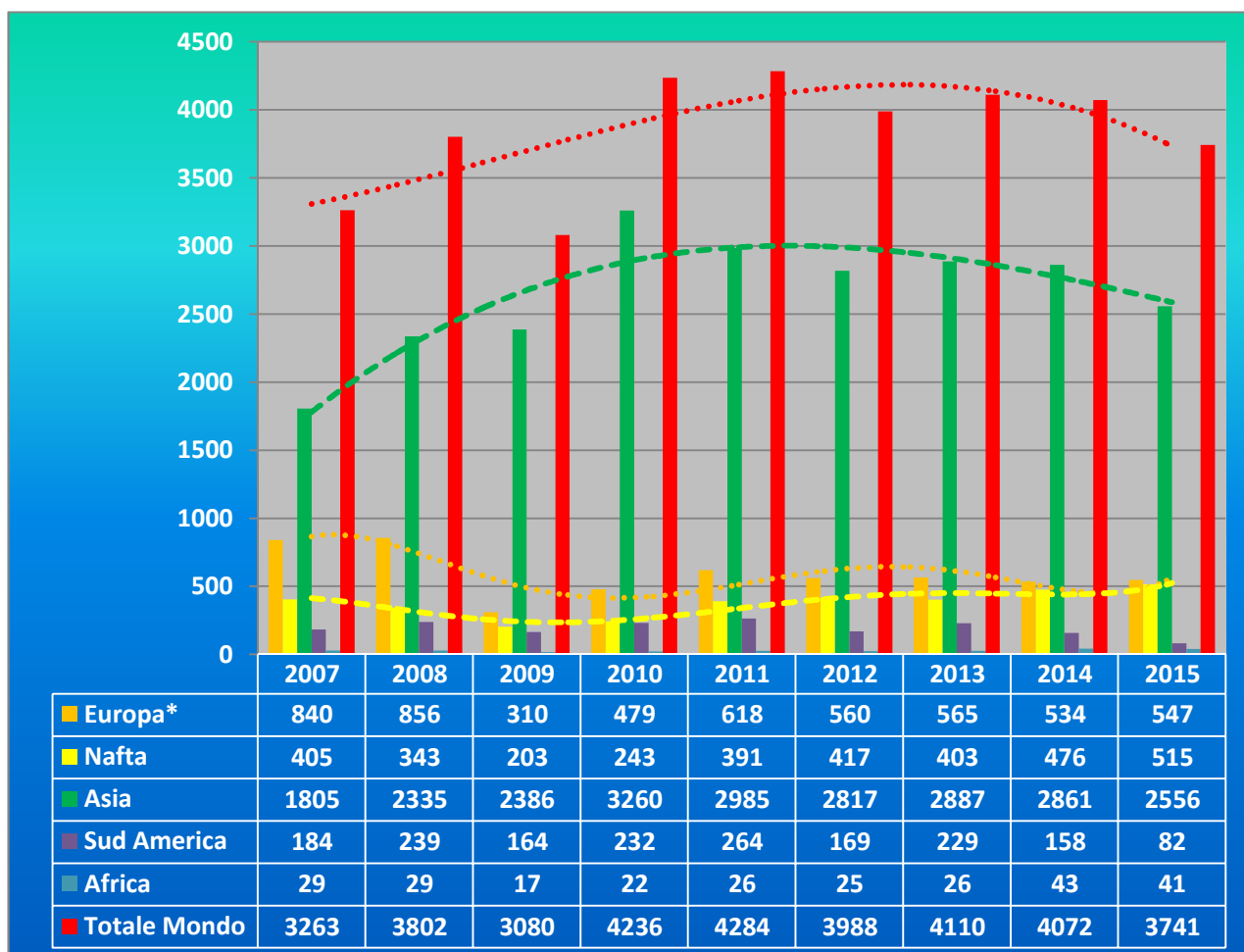


Produzione Mondiale Autocarri Medi e Pesanti nel 2015

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 e Svezia.

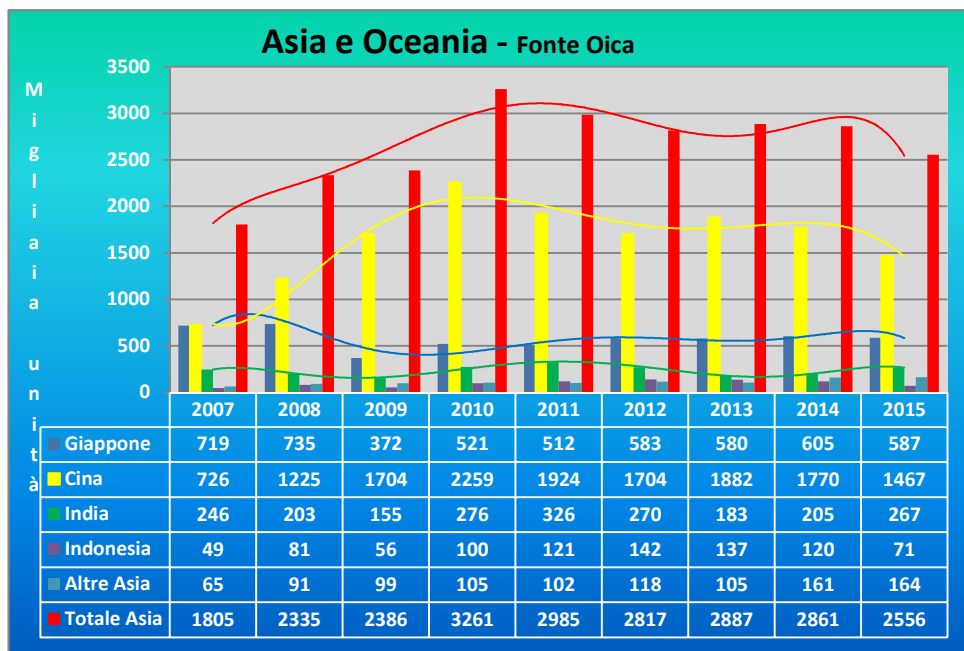
La Produzione Mondiale di Autocarri Pesanti, che era andata contraendosi dal 2011 e che si era



leggermente ripresa nel 2013, ha ripreso a contrarsi nel 2014 (-1%) e soprattutto l'anno scorso, con un calo dell'8,2%, nonostante la brillante performance dell'area Nafta.

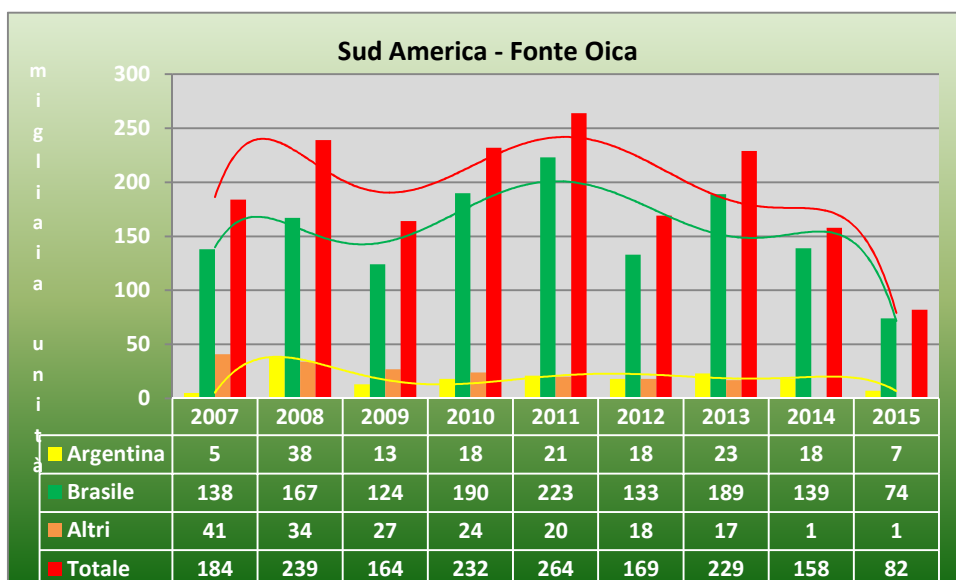
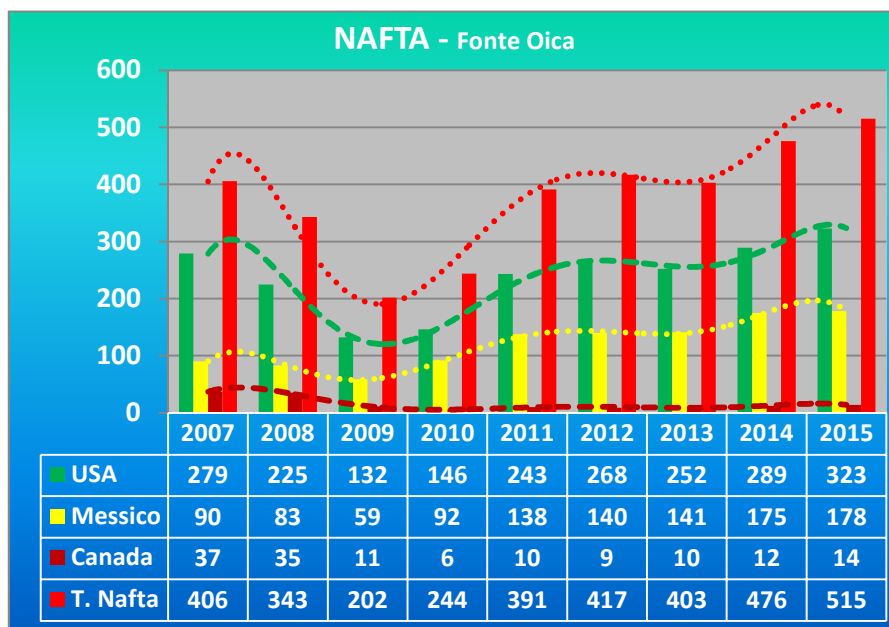
La discesa è dovuta in particolare al calo dell'Asia, e in particolare della Cina, ma anche del Sud America. Si mantiene stabile la produzione in Europa.

Guardando più in dettaglio le singole aree geografiche si acquisiscono le perdite della Cina, dove le immatricolazioni scendono nel 2015 del 17,1%. Scende anche l'Indonesia del 41,1%, mentre



continua la ripresa dell'India, con un aumento del 30,6%. Si riprende pure la Thailandia, con un aumento del 29,5%. Il Giappone perde il 3%, rimane stabile la Corea del Sud. Stabile la maggior parte delle altre piccole entità locali. In complesso nel 2015 l'area Asia e Oceania ha perso il 10,6%.

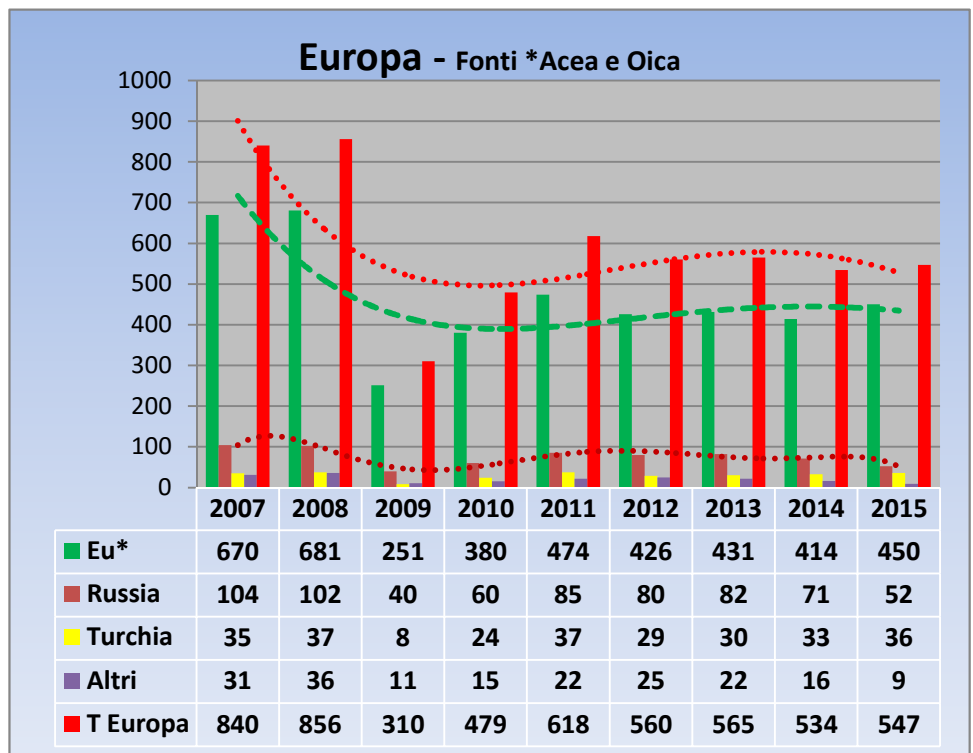
Si riprende significativamente l'area Nafta, dopo le perdite del 2013 a seguito del calo delle vendite negli USA in quell'anno. Nel 2015 la produzione è salita dell'8,2%, soprattutto per l'aumento degli USA (+11,6%). Modesta crescita anche di Messico e Canada.



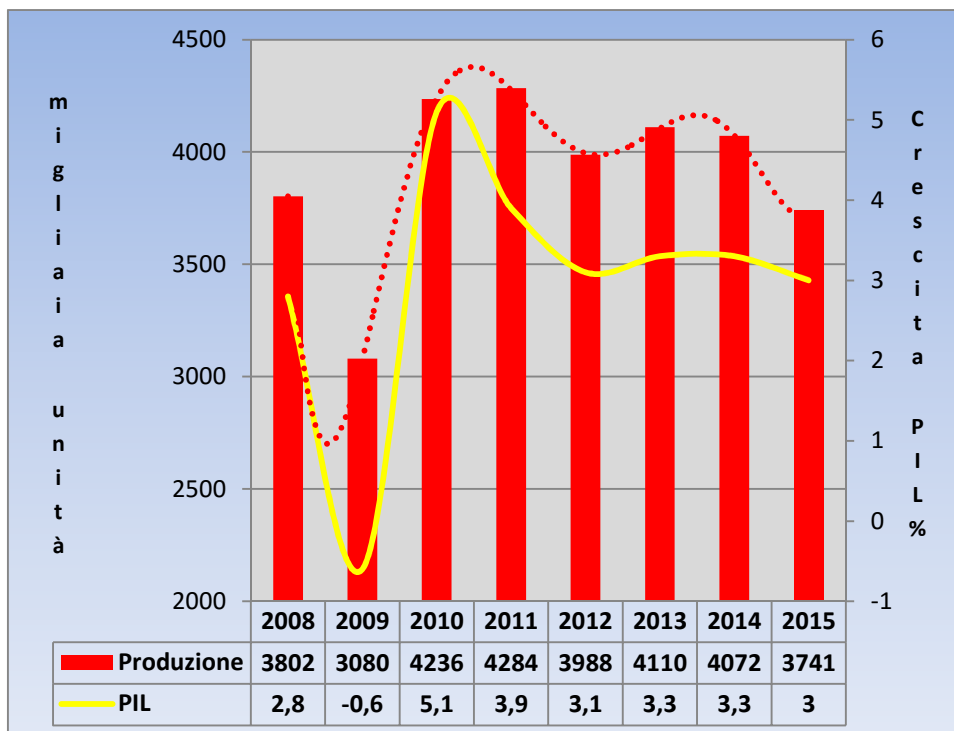
A conferma della grave crisi economica dei paesi del Sud America crolla in quell'area la produzione di Autocarri pesanti, scesi in particolare del 47,1% in Brasile, dopo la perdita del 26,5% nel 2014. Scende anche la produzione in Argentina. Nel complesso l'area perde il 48,8%.

Secondo le nostre stime, e in parallelo con la forte ripresa del mercato autocarri, in aumento di poco più dell'8,6% la produzione della UE. Continua invece il crollo della Russia. Leggero progresso della Turchia. In complesso l'Europa mostra un buon progresso dopo la discesa del 2014. E' previsto un ulteriore progresso nell'anno in corso.

Nel complesso l'Europa aumenta di poco più del 2,4%.



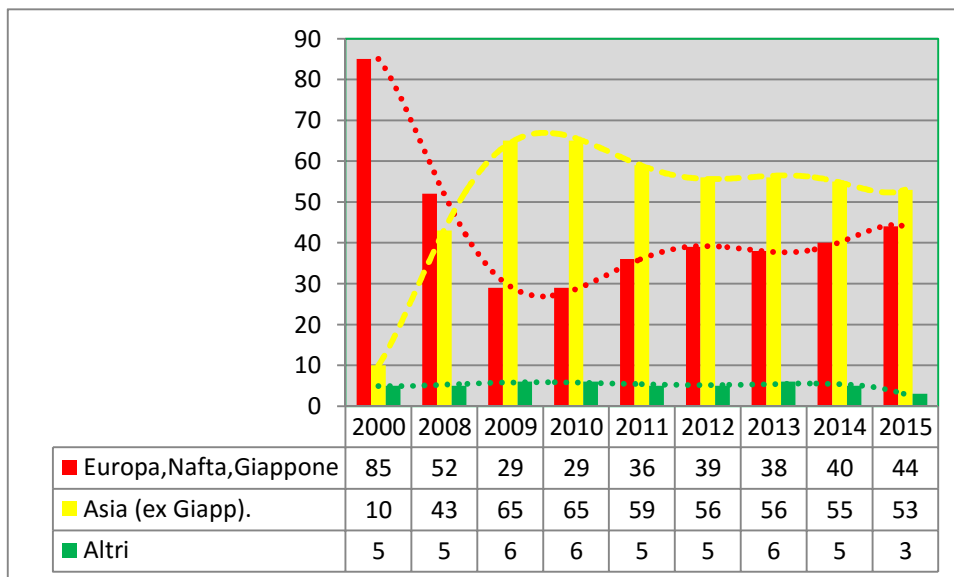
Al proposito è interessante sottolineare che dal 2008 l'andamento tendenziale di Pil e produzione mondiale è stato pressoché parallelo (Coeff. Correlazione 0,94), il che fa prevedere che solo con la ripresa della crescita del reddito la curva della produzione potrà riportarsi su valori positivi. Secondo 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% 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). 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 è scesa del 35% tra il 2011 e 2015. Essa rimane comunque di gran lunga il maggiore produttore mondiale, rappresentando il 39% dei trucks prodotti al mondo e oltre il 57% 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?