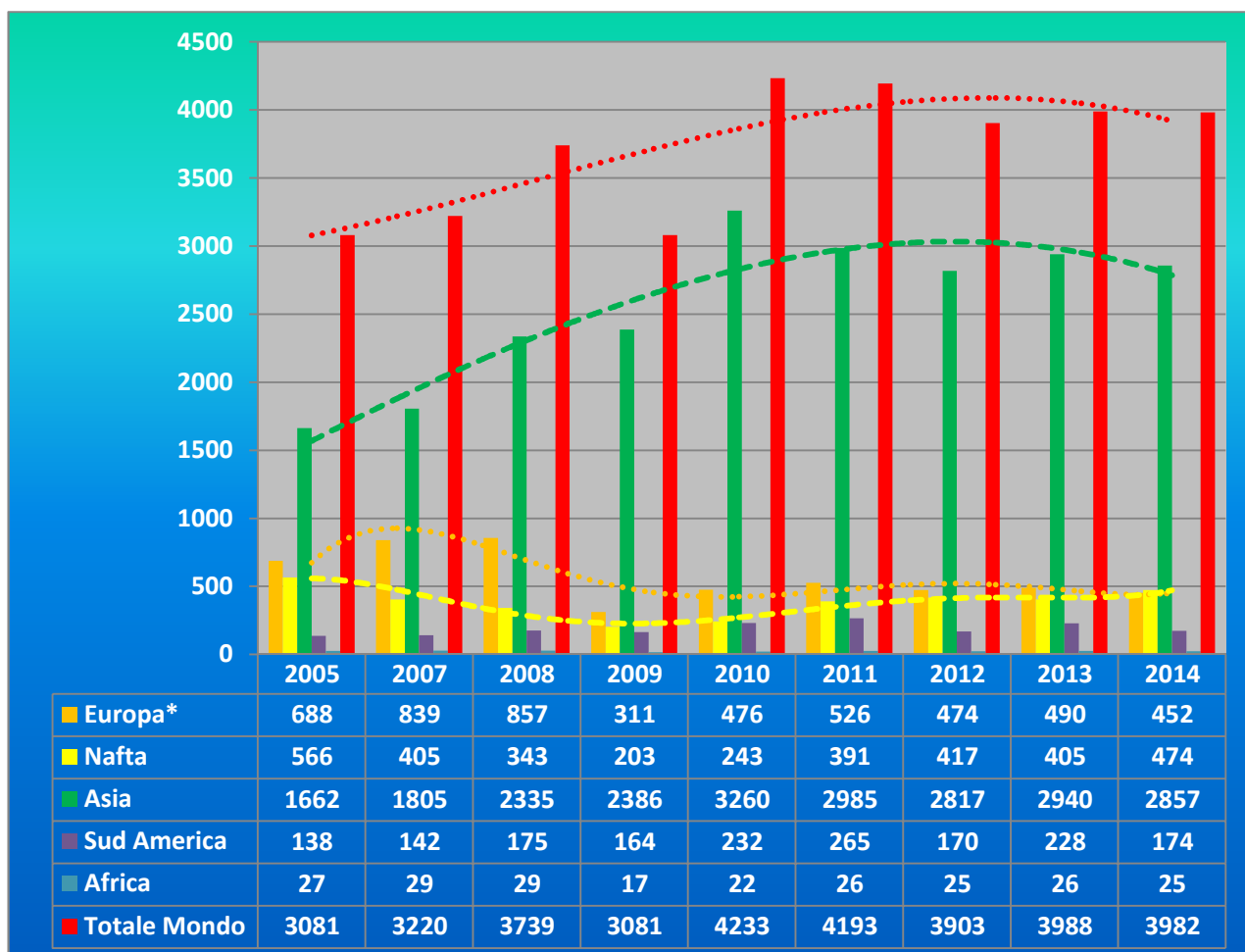


Produzione Mondiale Autocarri Pesanti (> 7 t)

Fonte: elaborazioni CSS su dati Oica 2015* cifre in migliaia di unità.

* Per la EU dati stimati da CSS per mancanza dati ufficiali da Germania, Francia Olanda 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 era andata contraendosi dal 2011, e che si era ripresa nel 2013, si è mantenuta sostanzialmente stabile l'anno scorso, soprattutto per merito del sostanzioso

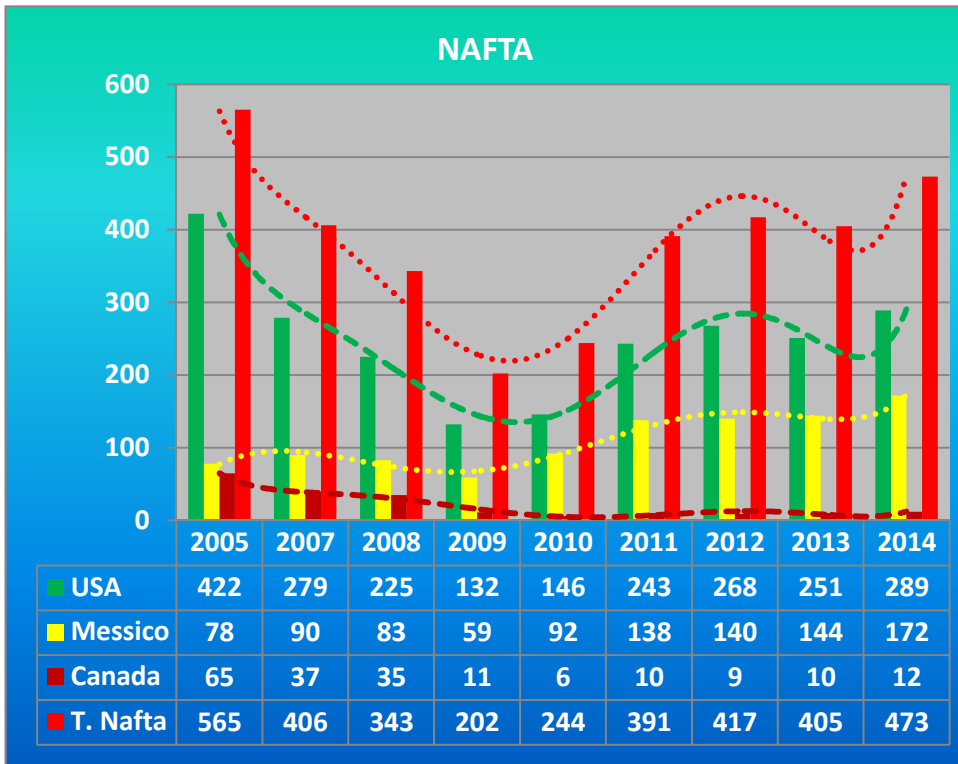
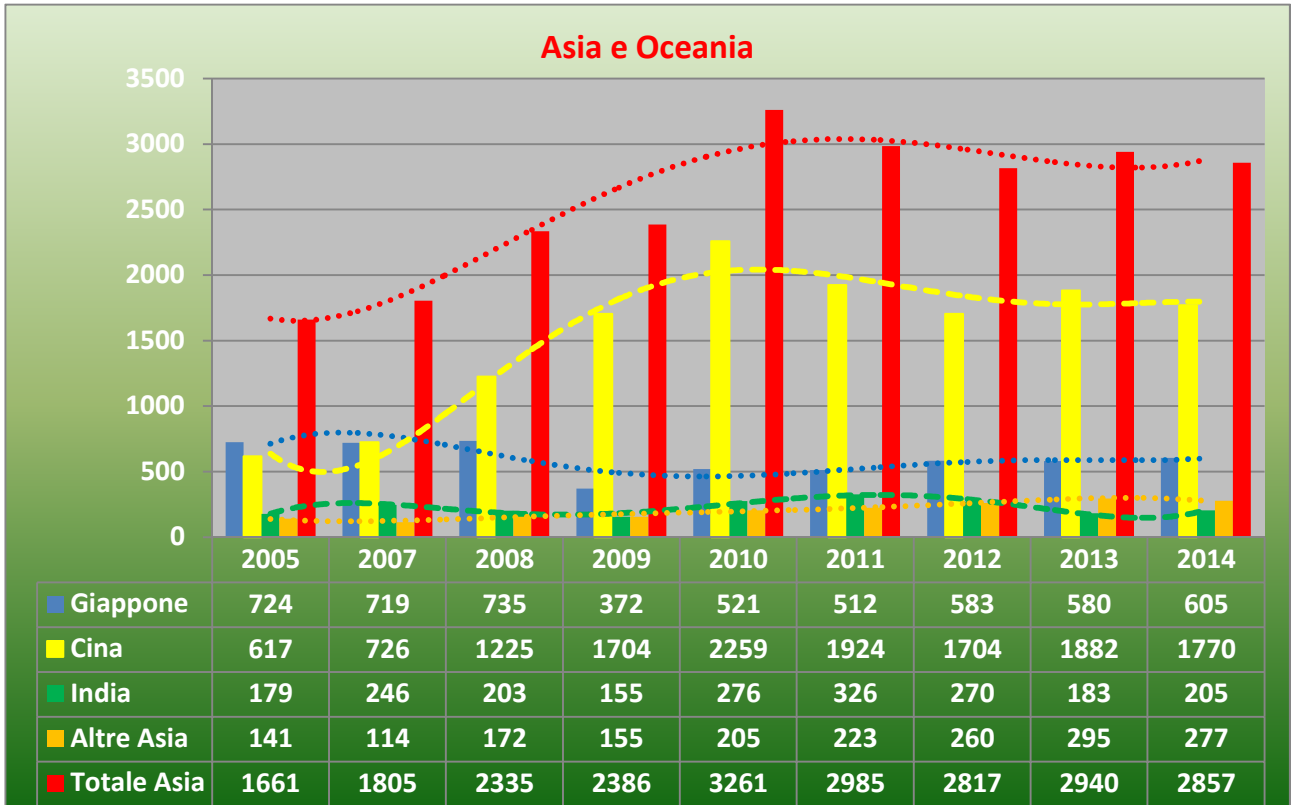


aumento dell'area Nafta, cresciuta del 17%.

Scende invece la produzione di autocarri in Europa (-8%), in Asia (-2,8%) e in Sud America (-23,7%).

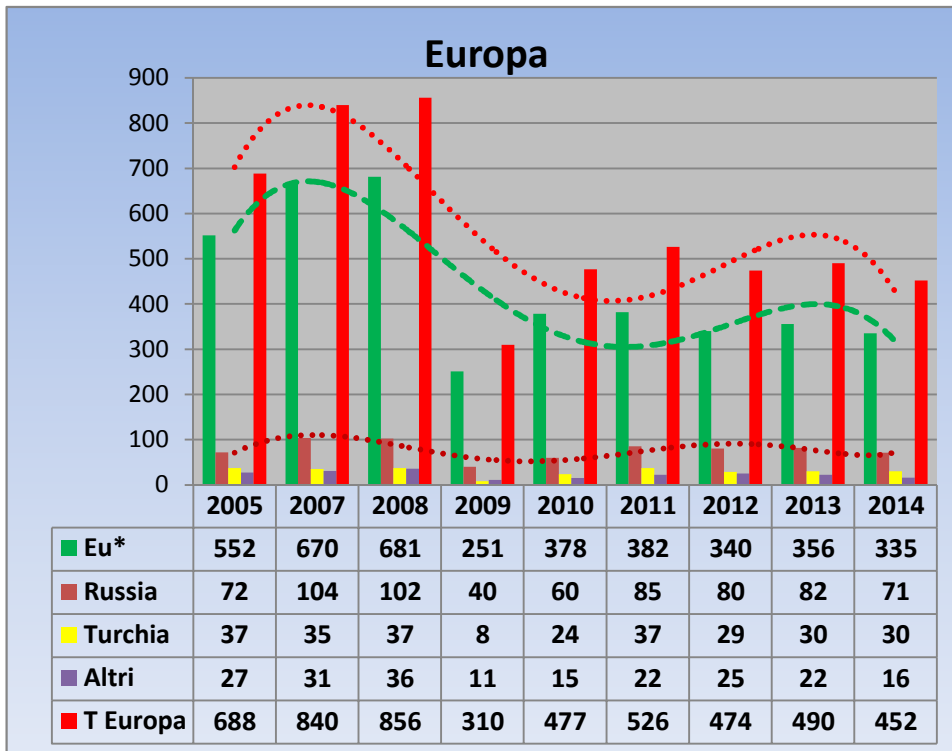
Guardando più in dettaglio le singole aree geografiche torna a perdere la Cina dove le immatricolazioni, dopo la ripresa del 2013, scendono del 6%. Si riprende invece l'India, con un aumento dell'11,8%, il Sud Corea con il + 11% e il Giappone (+4,2%). Scende ancora l'Indonesia che perde un altro 8,1% dopo le buone performances fino al 2012, ma soprattutto la Thailandia che perde addirittura il 63,9% consuntivando solo 14.930 unità contro le 41.341 dell'anno precedente. Sale la maggior parte delle altre piccole entità locali.

In complesso l'area Asia e Oceania ha perso il 2,8%.

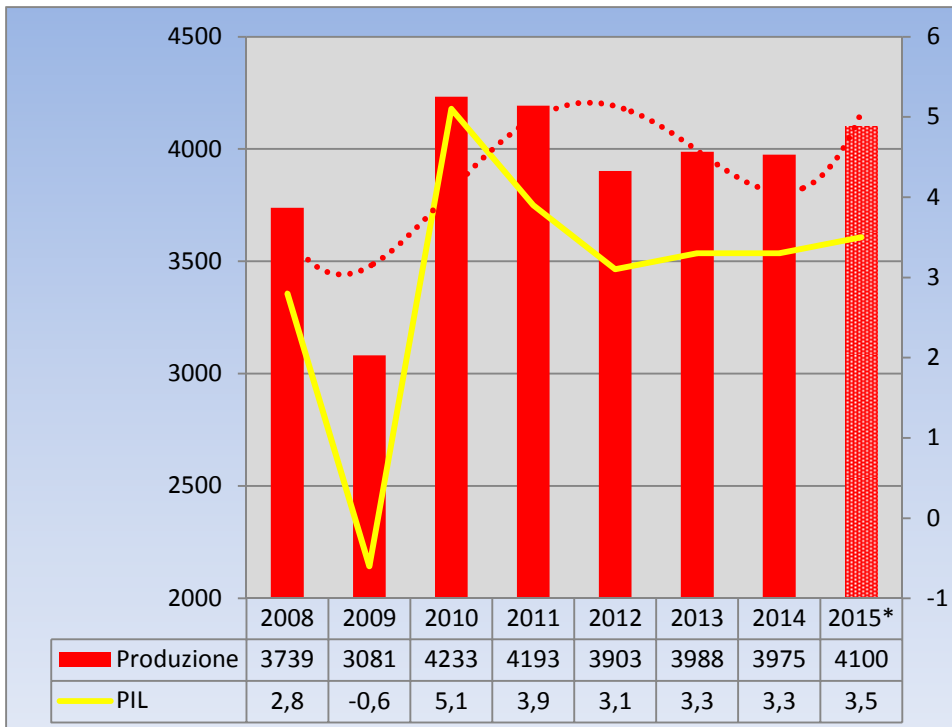


Si riprende significativamente l'area Nafta, dopo le perdite del 2013 a seguito del calo delle vendite negli USA in quell'anno. Nel 2014 la produzione è salita del 17%, sia per l'aumento degli USA (+15,4%) che del Messico (+19,7%). In aumento anche il Canada, anche se rimane poco significativa la produzione di autocarri in quel paese, destinata alle vendite in loco, dato che i Costruttori USA

hanno da un po' di anni rilocalizzato la produzione di autocarri nei siti domestici o in Messico.



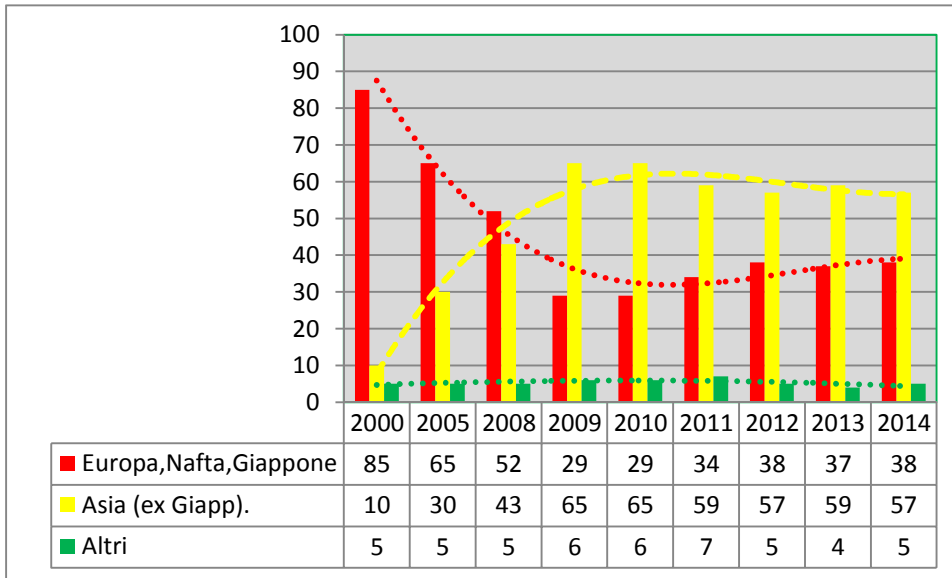
Dopo il leggero progresso nel 2013 ha continuato a flettere, secondo le nostre stime, anche la produzione di autocarri in Europa, soprattutto per il calo della EU, a causa della fase recessiva che ha colpito soprattutto l'area dell'Euro, almeno fino a metà del 2013. Con il nuovo calo della domanda, verificatasi già a partire dalla seconda parte del 2011, (e interrotta solo alla fine del 2013 per l'anticipazione degli acquisti per l'entrata in vigore dei nuovi standards dal 2014), i volumi produttivi, che erano andati progressivamente crescendo dopo il tracollo causato dalla crisi globale del 2009, sono tornati a scendere e una inversione del trend si potrà forse verificare nell'anno in corso, man mano che la ripresa economica a livello mondiale si andrà consolidando.



Al proposito è interessante sottolineare che dal 2008 l'andamento tendenziale di Pil e produzione mondiale è stato pressoché parallelo (Coeff. Correlazione 0,97), il che fa prevedere che con la ripresa della crescita del reddito la curva della produzione si riporti in positivo.

* 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). Dal 2011 comunque il trend si è leggermente invertito per il recupero delle tre grandi aree tradizionali, essenzialmente Nafta e Giappone, nel 2012 e 2014, mentre la Cina è scesa di un 21,6% tra il 2011 e 2014.. Essa rimane comunque di gran lunga il maggiore produttore mondiale, rappresentando il 44% dei trucks prodotti al mondo e oltre il 62% 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?