

L'Area Studi e Statistiche di ANFIA ha realizzato "L'industria automotive mondiale nel 2013", un'ampia panoramica mondiale di dati ed elaborazioni sull'andamento dell'industria automotive a livello globale, per grandi aree e per il nostro Paese, con l'analisi dei consuntivi relativi a produzione, mercato e parco circolante nell'anno precedente a quello in corso.

L'andamento dell'industria autoveicolistica a fine 2013 ha conseguito risultati di segno positivo; secondo dati preliminari, la domanda di autoveicoli ha riguardato complessivamente 85,7 mln di autoveicoli, con una crescita di circa il 4,7% rispetto al 2012, che aveva già registrato un 5% di incremento sul 2011. La domanda di autoveicoli leggeri (vetture + veicoli commerciali leggeri) invece è stimata a circa 80 mln di unità (+4,7%) sul 2012. Oltre il 75% delle vendite complessive riguardano le autovetture, nel 2013 hanno riguardato quasi 65 milioni di unità (+4,7% sul 2012). Il mercato degli autoveicoli nel 2013 è stato sostenuto in particolare dalle vendite in: Cina (+13,9%) e Nafta (+7,1%). L'area più in difficoltà è risultata l'Unione Europea (-1,4%), in particolare l'UE15+Efta (-1,6%).

Nell'area dell'euro una modesta ripresa si è avviata, ma resta fragile. Si sono registrati progressi nei paesi più colpiti dalle tensioni sui mercati del debito sovrano. Si è concluso il programma di aiuti finanziari internazionali all'Irlanda. L'attività economica registrerà un aumento nella prima metà del 2014 (0,2% in T1 2014 e 0,3% in T2 2014), sostenuta da un recupero degli investimenti privati (quelli pubblici continueranno a essere stagnanti) e da un parziale allentamento dell'impulso negativo per la crescita proveniente dalla politica fiscale. Questo favorirebbe marginalmente la ripresa dei consumi delle famiglie. Le esportazioni accelereranno lentamente nell'orizzonte di previsione grazie al rinnovato dinamismo nei mercati emergenti (principalmente in Cina e nelle nazioni dell'Europa Centro Orientale) e al rafforzamento della ripresa negli Stati Uniti, nel Regno Unito e in Giappone. Nell'orizzonte di previsione la crescita moderata del PIL determinerà un miglioramento solo marginale delle condizioni del mercato del lavoro. L'occupazione dell'area euro si stabilizzerà gradualmente e la produttività continuerà ad aumentare lentamente, proseguendo la tendenza in atto dall'inizio del 2013 (estratto dal comunicato Outlook Eurozone ISTAT).

Nel 2013 la domanda di autoveicoli in Cina ha rappresentato oltre ¼ dell'intero mercato mondiale di autoveicoli, mentre l'intero continente asiatico equivale al 44% della domanda globale. Si tratta di un continente che ospita quasi il 60% della popolazione mondiale, circa 3,8 mld di abitanti su 7 mld, con tassi di crescita economica del 7,7% per Cina, 4,4% India e 5% ASEAN (dati 2013).

La domanda continuerà a crescere, soprattutto nei paesi delle aree Mercosur e ASEAN, rappresentando una grande opportunità per l'industria automotive, che andrà ad aumentare i propri livelli produttivi proprio nei paesi emergenti, di conseguenza un rischio per i mercati maturi, che invece soffrono di un eccesso di capacità produttiva rispetto alla sola

domanda di sostituzione.

Le innovazioni tecnologiche applicate ai veicoli, ai servizi e ai sistemi di trasporto e gestione del traffico, in Europa possono creare nuovi posti lavoro, compensando le perdite determinate dal ridimensionamento di siti produttivi.

La domanda di autoveicoli è prevista aumentare anche nel 2014 oltre il 4%.

La produzione di autoveicoli, sostenuta quindi dall'andamento positivo della domanda, ha totalizzato oltre 87 mln di unità, pari ad una crescita di circa il 3,7% sul 2012. Gli autoveicoli leggeri prodotti sono stati 83 mln (+3,8%) sul 2012 (80 mln). Il 52,5% degli autoveicoli è prodotto in Asia-Oceania, il 22,6% in Europa e il 19% circa nell'area Nafta, il 6% nel Resto del Mondo. La Cina è il primo paese produttore del mondo (25% della produzione mondiale), seguita da Stati Uniti (12,6%), che avevano già superato nel 2011 il Giappone (11%), devastato da tsunami e terremoto; seguono Germania, Sud Corea, India, Brasile, Messico; la Thailandia ha conquistato una posizione, superando il Canada. I paesi del BRIC con 31,9 mln di autoveicoli (+9,9% sul 2012) rappresentano il 36,5% della produzione mondiale (era il 34,5% nel 2012).

Nelle economie tradizionali USA+Canada, Europa Occidentale e Giappone, le produzioni di Light vehicles rappresentavano nel 2000 complessivamente l'81% della produzione globale, mentre nel 2012 scendono al 51% e nel 2013 al 49,5%. I paesi BRIC invece passano dal 9,7% di quota del 2000 al 35,3% nel 2013.

I paesi BRIC condividono una grande popolazione (Russia e Brasile oltre un centinaio di milioni di abitanti, Cina e India oltre un miliardo di abitanti), un immenso territorio, abbondanti risorse naturali strategiche e, cosa più importante, sono Nazioni caratterizzate da una forte crescita del PIL e della quota nel commercio mondiale. Una delle principali conseguenze della crescita e del consolidamento dei BRIC è stato l'emergere di una nuova classe media, il che costituisce un dato di grande rilevanza poiché si tratta di quattro paesi molto popolosi (principalmente Cina e India).

L'industria autoveicolistica rappresenta il volano della crescita per le economie delle principali aree di produzione, che attraverso essa hanno creato valore, hanno generato effetti positivi sulle bilance commerciali e hanno trainato tanti altri settori industriali creando occupazione diretta ed indiretta. Questo sviluppo tuttavia non solo presenta disomogeneità, ma è caratterizzato da continui cambiamenti e contraddizioni. Di fatti dal punto di vista geografico si è delineato uno spostamento dei volumi produttivi dalle aree di più antica tradizione automobilistica, condizionate dalla saturazione dei mercati e dall'eccesso di capacità produttiva, verso aree nuove, a favore delle quali giocano fattori demografici e di sviluppo economico generale oltre che bassi costi di produzione.

Le previsioni per il 2014 spingono verso un nuovo record di produzione (91 milioni, +4,2% sul 2013), sostenuto dai paesi asiatici e dall'area Nafta, mentre nell'Europa Occidentale, con un mercato saturo e di sostituzione, la domanda è destinata ancora a lungo a mantenersi su

livelli inferiori a quelli del 2007-2008; nell'area dei Nuovi Paesi Membri la domanda non è in grado di assorbire il surplus produttivo dell'intera area, che sarà molto lontana sia per la produzione che per il mercato dai livelli pre-crisi.

