



L'INDUSTRIA AUTOVEICOLISTICA MONDIALE
WORLD AUTOMOTIVE INDUSTRY

2008-2017

Informazioni sul settore automotive e sulla mobilità
Information on the automotive sector and on the mobility

SOMMARIO
CONTENTS



PRODUZIONE MONDIALE AUTOVEICOLI	WORLWIDE MOTOR VEHICLE PRODUCTION	
Serie storica 2008-2017 per tipologia di veicolo	2008-2017 figures by type of vehicle	pag. 3
Confronto 2008-2017 per macro-area /paesi	Comparison 2008-2017 by macro area/countries	4
Top paesi produttori nel 2000, 2008, 2016, 2017	Top vehicle producing in 2000, 2008, 2016, 2017	5
Serie storica 2008-2017 autoveicoli leggeri	2008-2017 figures of light vehicles	6
Serie storica 2008-2017 autoveicoli leggeri per area/principali paesi produttori	2008-2017 figures of light vehicles by area/main producing countries	7
Previsioni 2022 autoveicoli per area	Projections 2022 of MVs by area	9
DOMANDA MONDIALE AUTOVEICOLI	WORLWIDE MOTOR VEHICLE SALES	
Serie storica 2008-2017	2008-2017 figures	10
Confronto 2008-2017 per macro-area/paesi	Comparison 2008-2017 by macro area/countries	11
AREE/PAESI	NEW REGISTRATIONS	
NAFTA: produzione/vendite autoveicoli leggeri 2008-2017	NAFTA: production/sales of light vehicles 2008-2017	12
BRIC: produzione/vendite autovetture 2008-2017	BRIC: production/sales of cars 2008-2017	13
GIAPPONE, SUD COREA: produzione/vendite autovetture 2008-2017	JAPAN, SOUTH KOREA: production/sales of cars 2008-2017	14
UNIONE EUROPEA: produzione/vendite autovetture 2008-2017	EUROPEAN UNION: production/sales of cars 2008-2017	15
UNIONE EUROPEA: mercato autovetture per alimentazione	EUROPEAN UNION: sales of cars by fuel	16
UNIONE EUROPEA: media emissioni CO ₂ delle nuove auto immatricolate	EUROPEAN UNION: average CO ₂ emissions of new car sold	17
USA: mercato ad alimentazione alternativa	USA: alternative fuelled vehicle sales	18
GIAPPONE: mercato ad alimentazione alternativa	JAPAN: alternative fuelled vehicles	19
CINA: mercato ad alimentazione alternativa	CHINA: alternative fuelled vehicles	20
PARCO MONDIALE AUTOVETTURE	WORLWIDE CARS IN USE	
MACRO TREND CHE INFLUENZANO LA MOBILITA'	MACRO TREND THAT INFLUENCE THE MOBILITY	
Dinamiche demografiche	Demographic dynamics	22
Megacities	Megacities	23
Regolamenti e target riduzione CO ₂	Law and target for reduction of CO ₂	24

Pubblicazione a cura dell'Area Studi e Statistiche di ANFIA
 Responsabile Marisa Saglietto
 Hanno collaborato: K. Chiselita, S. Donato

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica
 Sede di Torino: Corso G. Ferraris, 61 - 10128 Torino, tel 011 5546505, email anfia@anfia.it
 Sede di Roma: Viale Pasteur, 10 - 00144 Roma, tel. 06 54221493, email anfia.roma@anfia.it

Settembre 2018



Strategie e obiettivi climatici UE

Gli obiettivi fondamentali in materia di clima e di energia sono stabiliti nei:
- pacchetto per il clima e l'energia 2020
- quadro per le politiche dell'energia e del clima 2030.

Trasporti su strada

Obiettivi 2020/2021 95 gCO₂/km autovetture e 147 gCO₂/km furgoni
Obiettivi 2025 e 2030 definiti come riduzione percentuale rispetto alla media degli specifici obiettivi di emissione per il 2021:
Vetture e furgoni riduzione del 15% entro il 2025 e del 30% entro il 2030, gli obiettivi di emissione si baseranno sulla nuova procedura di test delle emissioni per veicoli leggeri (WLTP), introdotta il 1° settembre 2017.
La Commissione Ambiente del Parlamento europeo intende però rivedere i target 2025-2030: riduzione del 25% di CO₂ entro il 2025 e del 45% entro il 2030 (11/9/2018). E' inoltre in discussione la possibilità di imporre alle Case un obiettivo di vendita di modelli ad alimentazione ibrida ed elettrica del 20% entro il 2025 e del 40% entro il 2030. In caso di fallimento, scatterebbero pesanti sanzioni.
Secondo ACEA, Associazione dei Costruttori europei, i livelli di riduzione delineati dalla commissione Ambiente sono del tutto irrealistici, poiché richiederebbero un massiccio e improvviso spostamento verso la mobilità elettrica, una forma di mobilità per la quale né il pubblico, né la rete di infrastrutture, sono ancora pronti. Senza contare l'emorragia di posti di lavoro nell'industria dovuta alla prematura transizione all'auto a zero emissioni. Anche CLEPA, Associazione dei fornitori di componenti, richiede obiettivi realistici per sostenere al meglio la trasformazione del settore che è inequivocabilmente in atto.



Strategie e obiettivi trasporto stradale Giappone

Sono stati fissati severi obiettivi di efficienza del carburante per il 2020 per le autovetture (20,3 km/l da 16,8/km del 2015) e per il 2022 per i piccoli camion. I produttori JAMA hanno fatto sforzi continui per aumentare l'efficienza nei consumi di carburante dei veicoli convenzionali e ampliare la fornitura di veicoli ad energia alternativa.

Nel 2017 i veicoli di nuova generazione hanno rappresentato oltre il 36% delle immatricolazioni di nuove autovetture. L'uso più diffuso di questi veicoli richiede non solo ulteriori progressi nelle tecnologie veicolari e correlate, ma anche, tra le altre iniziative del governo, la creazione delle necessarie infrastrutture di approvvigionamento di carburante / energia e la fornitura continua di incentivi all'acquisto, iniziative presenti in Giappone a partire dal 2009.

Nel 2018 il Giappone ha adottato il ciclo di prova "WLTP" delle Nazioni Unite per misurare le emissioni di nuove autovetture a benzina e veicoli commerciali leggeri, in seguito all'adozione nel 2016 del ciclo di prova "WHTEC" delle Nazioni Unite per misurare le emissioni dei gas di scarico dei nuovi veicoli pesanti. Il governo centrale giapponese e i governi locali nelle principali aree metropolitane hanno implementato misure per affrontare i problemi di qualità dell'aria causati dai veicoli a motore. In conformità con la legislazione nazionale volta a limitare le emissioni di ossido di azoto (NOx) e di particolato (PM), l'emissione di certificazione di conformità alle ispezioni è vietata per i veicoli che non rispettano gli standard legali al momento dell'ispezione. Inoltre, le amministrazioni locali nelle principali aree metropolitane hanno introdotto normative aggiuntive per i camion e gli autobus diesel allo scopo specifico di ridurre le emissioni di PM. L'applicazione di tali regolamenti determina restrizioni alla circolazione dei veicoli diesel nelle zone interessate. (JAMA)



Obiettivi trasporto stradale Stati Uniti.

Il programma nazionale per le emissioni di gas serra (GHG) e le norme di risparmio di carburante per veicoli leggeri (autovetture e camion) è stato sviluppato congiuntamente dall'EPA e dall'Amministrazione nazionale per la sicurezza del traffico stradale (NHTSA).

Gli standard sono stati stabiliti in due fasi:

Fase 1 - Anni modello 2012 - 2016;

Fase 2 - Anni modello 2017 - 2025.

Nell'ambito della regolamentazione degli standard 2017-2025, l'EPA ha assunto un impegno normativo per condurre una valutazione intermedia degli standard a lungo termine per gli anni 2022-2025, in coordinamento con l'NHTSA e il California Air Resources Board.

In seguito alla conclusione della valutazione intermedia, NHTSA ed EPA hanno proposto di modificare gli standard CAFE (Corporate Average Fuel Economy) e le emissioni di gas a effetto serra per autovetture e veicoli commerciali leggeri e stabilire nuovi standard, per gli anni dal 2021 al 2026.

L'ultimo tasso di emissioni CO₂ aggiornato per tutti i nuovi veicoli leggeri è di 359 g/miglio, pari a 2 g/miglio in meno rispetto al 2015, il livello più basso di sempre. A partire dal 2005, la tecnologia è stata generalmente utilizzata per aumentare sia il risparmio di carburante (che ha ridotto le emissioni di CO₂) sia la potenza, mantenendo il peso del veicolo relativamente costante. Non sono fissati standard emissivi di CO₂ per i singoli veicoli. La conformità generale del produttore è determinata in base all'impronta media (carreggiata per passo) ponderata per la produzione del produttore e alle emissioni di CO₂. Ci si aspetta che ci sia una distribuzione del modo in cui i veicoli dei produttori si confrontano con i loro obiettivi di risparmio di carburante; alcuni saranno sopra i loro obiettivi e alcuni saranno sotto. I produttori saranno probabilmente in grado di raggiungere la conformità con circa il 50% dei loro veicoli che soddisfano o superano gli standard. Circa il 5% della produzione soddisfa già gli obiettivi 2025 di CO₂ e sono costituiti esclusivamente da ibridi (HEV), ibridi plug-in (PHEV), veicoli elettrici (EV) e veicoli a celle a combustibile a idrogeno (FCV). Negli Stati Uniti, l'adozione diffusa di EV dipende dai costi operativi di gestione (TCO, totale cost operations) incluso il costo d'acquisto rispetto ai veicoli ICE; dall'evoluzione dei prezzi di carburante e batteria, tasse, incentivi, ecc; dall'offerta crescente di veicoli elettrificati nei segmenti premium. Le normative sulle emissioni a livello cittadino non rappresentano ancora un fattore di contribuzione importante. (www.epa.gov)



Obiettivi trasporto stradale Cina. La Cina è il maggior produttore mondiale di veicoli elettrici e nel 2017 il Governo cinese ha imposto ai costruttori la produzione di una quota di auto elettriche. Le politiche messe in atto dal Governo cinese, per accelerare lo sviluppo della produzione domestica di veicoli elettrici e l'estensione dell'autonomia delle batterie, prevedono che i mezzi a zero emissioni costituiscano almeno l'8% della produzione di veicoli a combustione interna nel 2018, con un aumento progressivo della quota negli anni successivi (10% nel 2019, 12% nel 2020). Il raggiungimento dei target è regolato da un sistema di crediti e sanzioni per i produttori, che penalizza i costruttori esteri, in quanto il 90% del settore produttivo dei veicoli elettrici è dominato dai costruttori cinesi. I costruttori che non raggiungono la quota possono acquistare crediti da quelli che hanno crediti in eccesso. Per raggiungere questi target, occorre una produzione massiva di veicoli elettrici che abbatta i prezzi d'acquisto e rafforzi la domanda di veicoli elettrici, che è già notevole nelle città che hanno introdotto restrizioni per ridurre le auto sulle strade, limitando il rilascio delle targhe (una targa può costare quanto un'automobile). Nel tentativo di sostenere e incoraggiare la domanda interna e dunque la produzione, il governo cinese ha annunciato che i limiti della proprietà straniera delle imprese automobilistiche saranno gradualmente eliminati entro il 2022. Negli ultimi 20 anni, le case automobilistiche straniere potevano possedere solo fino al 50% di qualsiasi joint venture con una casa automobilistica cinese locale. Questa regola ha protetto l'industria automobilistica domestica e ha permesso alle case automobilistiche nazionali di imparare dai loro partner stranieri. In Cina, la diffusione di veicoli elettrici dipende dalla restrizione alla circolazione dei veicoli ICE o dai limiti imposti da molte città nel rilascio di nuove targhe; dai sussidi, anche se in calo; dai costi operativi di gestione, al momento ancora molto alti; dai target di penetrazione fissati dal Governo cinese. La Cina procede rapidamente nello sviluppo di una propria industria di autoveicoli elettrici verso una produzione massiva in grado di soddisfare la domanda interna e conquistare i mercati esteri. A questo obiettivo concorrono sia i produttori tradizionali di auto che nuove aziende che entrano nel settore automotive puntando da subito sull'offerta di soli modelli elettrici. (FOURIN)

