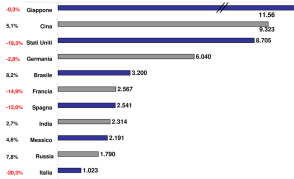


(+2,7%), per un totale di 850mila unità in più rispetto all'anno precedente nei cosiddetti BRIC (Brasile, Russia, India e Cina) nel 2008.

Le prospettive per il 2009 confermano questi trend, tanto che nonostante alcuni segnali di frenata (ad esempio da parte della Russia) si continua a progettare e investire in questi paesi. Il numero dei luoghi deputati per la produzione di autoveicoli aumenta, con operatori emergenti (indiani e cinesi su tutti) che valutano acquisizioni di marchi o investimenti produttivi alle porte dell'Europa (non limitandosi più ai PECO⁶ ma approdando anche in Russia e in Africa del Nord⁷).

Figura 1.4 Principali paesi produttori di autoveicoli (migliaia di autoveicoli assemblati nel 2008 e variazione percentuale rispetto al 2007).



Fonte: OICA

1.2 La crisi ridisegna la mappa dei grandi gruppi automotive mondiali: fra amministrazioni controllate e nuovi protagonisti

Spostando l'analisi dalle performance delle industrie nazionali a quelle degli operatori privati, si nota come la crisi abbia accelerato alcuni processi già in atto da anni. All'inizio del 2009 colossi storici del panorama autoveicolare come General Motors (80 milioni di dollari di

⁶ PECO: Paesi dell'Europa Centro-Orientale.

⁷ Dove a giugno 2009, ad esempio, Dacia ha iniziato la produzione della Sanderò in Marocco.