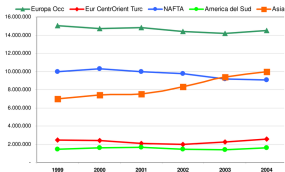


Figura 1.3 Scomposizione della domanda mondiale di auto, 1994-2004



Fonte: elaborazioni Osservatorio su dati Anfia

Se quindi prendendo in considerazione il totale degli automezzi (auto e VIC⁵) il sorpasso dell'Asia ai danni della NAFTA non c'è stato solo grazie ai veicoli industriali e commerciali che nel 2004 nella prima regione ammontano a 5 milioni e 200 mila contro i quasi 11 milioni della seconda; è altrettanto chiaro che ci troviamo di fronte a due zone completamente diverse dal punto di vista delle dinamiche commerciali. Da almeno sei anni l'Asia fa registrare i maggiori incrementi di vendite forte di una crescita economica, continua in alcune nazioni, come la Cina, ritrovata dopo i dissesti finanziari di inizio secolo in altre. I 10 milioni di immatricolazioni del 2004 con un incremento del 6,6 per cento su base 2003, ma del 43 per cento rispetto al 1999, fanno capire come questo continente ormai non sia solo un luogo nel quale si produce per l'export, ma come si sia creata una domanda in grado di influenzare le scelte dei maggiori costruttori: su quattro auto vendute nel mondo, una è oggi destinata all'Asia. Quasi la metà di questa domanda è ancora imputabile al Giappone, che negli ultimi anni si distingue per una crescita continua per un totale di 14,8 punti percentuali (2004 su 1999). Allo stesso tempo le performance più marcate sono dovute alla Cina che è passata da poco più di mezzo milione di immatricolazioni nel 1999 alle attuali 2 milioni e 200 mila, ed in misura minore dall'India

Nel Mondo
un'auto su
quattro è
destinata al
mercato asiatico

⁵ VIC è l'abbreviazione di Veicoli Industriali e Commerciali.