



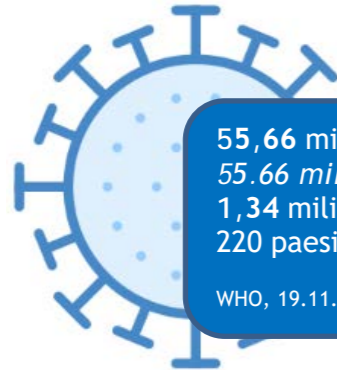
L'INDUSTRIA AUTOVEICOLISTICA MONDIALE
WORLD AUTOMOTIVE INDUSTRY

2010-2019

COVID-19 e impatto su industria automotive	COVID-19 and impact on the automotive industry	pag. 3
PRODUZIONE MONDIALE AUTOVEICOLI	WORLWIDE MOTOR VEHICLE PRODUCTION	
Serie storica 2010-2019 per tipologia di veicolo	2010-2019 figures by type of vehicle	4
Confronto 2010-2019 per macro-area /paesi	Comparison 2010-2019 by macro area/countries	5
Top paesi produttori nel 2000, 2010, 2019	Top vehicle producing in 2000, 2010, 2017, 2019	6
Serie storica 2010-2019 autoveicoli leggeri	2010-2019 figures of light vehicles	7
Serie storica 2010-2019 autoveicoli leggeri per area/principali paesi produttori	2010-2019 figures of light vehicles by area/main producing countries	8
Previsioni 2025 autoveicoli per area	Projections 2025 of MVs by area	9
DOMANDA MONDIALE AUTOVEICOLI	WORLWIDE MOTOR VEHICLE SALES	
Serie storica 2010-2019	2010-2019 figures	10
Confronto 2010-2019 per macro-area/paesi	Comparison 2010-2019 by macro area/countries	11
AREE/PAESI	AREE/COUNTRIES	
NORD AMERICA: produzione/vendite autoveicoli leggeri 2010-2019	NORD AMERICA: production/sales of light vehicles 2010-2019	12
BRIC: produzione/vendite autovetture 2010-2019	BRIC: production/sales of cars 2010-2019	13
GIAPPONE, SUD COREA: produzione/vendite autovetture 2010-2019	JAPAN, SOUTH KOREA: production/sales of cars 2010-2019	14
UNIONE EUROPEA: produzione/vendite autovetture 2010-2019	EUROPEAN UNION: production/sales of cars 2010-2019	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
UNIONE EUROPEA: emissioni di gas serra del settore trasporti	EUROPEAN UNION: emissions of GHG by transport sector	18
USA: mercato ad alimentazione alternativa	USA: alternative fuelled vehicle sales	19
GIAPPONE: mercato ad alimentazione alternativa	JAPAN: alternative fuelled vehicles	20
CINA: mercato ad alimentazione alternativa	CHINA: alternative fuelled vehicles	21
DOMANDA ECV PER MACRO AREA	ECV SALES BY MACRO AREA	22
PARCO MONDIALE AUTOVETTURE	WORLWIDE CARS IN USE	23
EMISSIONI MONDIALI DI GHG	GLOBAL EMISSION GHG	24
MACRO TREND CHE INFLUENZANO LA MOBILITA'	MACRO TREND THAT INFLUENCE THE MOBILITY	
Dinamiche demografiche	Demographic dynamics	25
Megacities	Megacities	26
Macro Indicatori Economici	Macro Economic Indicators	27

Covid-19 e industria automotive / Covid-19 and automotive industry

Crisi sanitaria



55,66 milioni di casi confermati
 55.66 million of confirmed cases
 1,34 milioni di decessi / 1.34 million of deaths
 220 paesi / countries

WHO, 19.11.2020

Crisi economica



2020
 Pil Mondo / World GDP : - 4,4%
 Trade mondiale beni e servizi / Total Trade:
 -10,4%
 Prezzo petrolio* / Oil price: - 32%

2021
 Pil Mondo / World GDP: +5,2%
 Trade mondiale beni e servizi / Total Trade:
 +8,3%
 Prezzo petrolio* / Oil price: +12%

*average prices: Brent, Dubai/WTI
 FMI, WEO Ottobre 2020

Crisi industria automobilistica

Le perdite di produzione in tutta l'UE dovute al Covid19 sono state di 4.024.036 autoveicoli leggeri fino a 6 tonnellate dal 1° gennaio al 30 settembre 2020. Si tratta del 22,3% della produzione totale dell'UE nel 2019. Queste perdite sono il risultato delle chiusure degli stabilimenti (durante i mesi di "blocco" di marzo, aprile e maggio) e del fatto che la capacità di produzione non è ancora tornata ai livelli pre-crisi. Nello stesso periodo la riduzione dei volumi produttivi degli autoveicoli (incluso trucks e bus) in USA è di 3.487.725 unità (-27%) e in Cina è di 1.212.000 (-6,6%). Nei primi 8 mesi del 2020 in Giappone la contrazione dei volumi produttivi è di 1.672.218 autoveicoli (-25%). Nel 2020 la produzione mondiale di autoveicoli è stimata a 77 milioni di unità, -17% sul 2019, pari a 15 milioni di autoveicoli in meno, ma con l'acuirsi della pandemia nel 4° trimestre, si profilano rischi al ribasso.

From 1 January to 30 September 2020, EU-wide production losses due to Covid19 amounted to 4,024,036 vehicles up to 6 tonnes. That is 22.3% of total EU production in 2019. These losses are the result of factory shutdowns (during the 'lockdown' months of March, April and May) and the fact that production capacity did not return to pre-crisis levels yet. In the same period, the reduction in production volumes of motor vehicles (including trucks and buses) in the USA was 3,487,725 units (-27%) and in China it was 1,212,000 (-6.6%). In the first 8 months of 2020 in Japan, the contraction in production volumes amounted to 1,672,218 vehicles (-25%). In 2020, world production of motor vehicles is estimated at 77 million units, -17% on 2019, equal to 15 million fewer vehicles, but as the pandemic escalates in the fourth quarter, downside risks are looming.

Produzione persa / Lost production

Light Vehicles up to 6 t.	9M2020
Austria	37.322
Belgium	48.494
Czech Republic	284.065
Finland	30.932
France	416.149
Germany	1.077.943
Hungary	101.499
Italy	284.785
Netherlands	34.379
Poland	159.185
Portugal	72.209
Romania	105.468
Slovakia	193.435
Slovenia	32.941
Spain	754.978
Sweden	65.792
United Kingdom	324.460
TOTAL (EU + UK)	4.024.036
Motor Vehicles	9M2020
USA	3.487.725
GIAPPONE (8 mesi)	1.672.218
CINA	1.211.826

ACEA, WARD'S, CAAM, JAMA

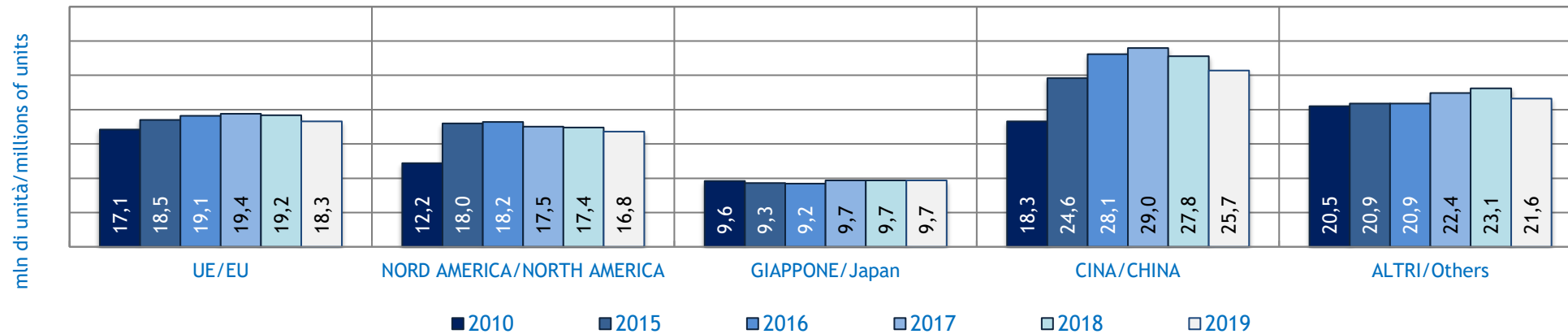
Produzione mondiale di autoveicoli / Worldwide motor vehicle production

(.000 unità e var.% su anno precedente / .000s units and % chg on previous year)

	Autovetture Cars	var.% % chg	Veic. commerciali LCV	var.% % chg	Autocarri M&H trucks	var.% % chg	Autobus Buses	var.% % chg	TOTALE TOTAL	var.% % chg	CAGR 2010-2019
2010	58.361,2	22,2%	14.780,9	39,8%	4.194,5	38,7%	360,0	22,9%	77.696,6	26,0%	1,9%
2011	60.021,2	2,8%	15.621,0	5,7%	4.206,6	0,3%	368,3	2,3%	80.217,1	3,2%	
2012	63.252,3	5,4%	16.968,7	8,6%	3.943,4	-6,3%	368,0	-0,1%	84.532,4	5,4%	
2013	65.686,3	3,8%	17.465,6	2,9%	4.108,8	4,2%	360,8	-2,0%	87.621,4	3,7%	
2014	67.773,2	3,2%	17.981,0	3,0%	3.991,3	-2,9%	335,1	-7,1%	90.080,6	2,8%	
2015	68.725,2	1,4%	18.609,4	3,5%	3.645,3	-8,7%	337,3	0,6%	91.317,2	1,4%	
2016	72.301,0	5,2%	19.134,7	2,8%	3.750,2	2,9%	358,4	6,3%	95.544,3	4,6%	
2017	73.519,2	1,7%	19.697,0	2,9%	4.448,5	18,6%	335,9	-6,3%	98.000,5	2,6%	
2018	71.382,9	-2,9%	20.891,6	6,1%	4.610,0	3,6%	311,5	-7,3%	97.196,0	-0,8%	
2019	66.716,5	-6,5%	20.583,6	-1,5%	4.494,0	-2,5%	302,7	-2,8%	92.096,9	-5,2%	

fonte: ANFIA/Associazioni nazionali/OICA

Produzione mondiale autoveicoli / Worldwide MV production
Trend 2010-2019 (mln di unità, millions of units)



Produzione mondiale di autoveicoli / Worldwide motor vehicle production

(volumi, quote sul totale, var.% e differenza in volumi 2019 vs 2010 / volumes, share on total, % chg and difference in volumes 2019 vs 2010)

	2010	%	2019	%	var%-chg% 2019/2010	▲ 2019-2010
MONDO	77.696.615	100,0	92.096.876	100,0	18,5	14.400.261
EUROPA	19.825.965	25,5	21.748.356	23,6	9,7	1.922.391
UE28	17.107.450	22,0	18.271.434	19,8	6,8	1.163.984
UE15	13.825.946	17,8	13.896.417	15,1	0,5	70.471
UE NUOVI MEMBRI	3.281.504	4,2	4.375.017	4,8	33,3	1.093.513
RUSSIA	1.403.244	1,8	1.719.784	1,9	22,6	316.540
TURCHIA	1.094.557	1,4	1.461.244	1,6	33,5	366.687
NORD AMERICA	12.158.140	15,6	16.779.130	18,2	38,0	4.620.990
CANADA	2.069.289	2,7	1.916.585	2,1	-7,4	-152.704
MESSICO	2.345.104	3,0	3.988.878	4,3	70,1	1.643.774
USA	7.743.747	10,0	10.873.667	11,8	40,4	3.129.920
SUD AMERICA	4.190.273	5,4	3.279.361	3,6	-21,7	-910.912
ARGENTINA	716.540	0,9	314.787	0,3	-56,1	-401.753
BRASILE	3.382.135	4,4	2.944.988	3,2	-12,9	-437.147
ASIA-OCEANIA	41.010.879	52,8	49.162.456	53,4	19,9	8.151.577
CINA	18.264.761	23,5	25.720.665	27,9	40,8	7.455.904
GIAPPONE	9.628.875	12,4	9.684.294	10,5	0,6	55.419
INDIA	3.557.073	4,6	4.515.991	4,9	27,0	958.918
SUD COREA	4.271.741	5,5	3.950.614	4,3	-7,5	-321.127
AFRICA	511.358	0,7	1.127.573	1,2	120,5	616.215

I dati includono autovetture/veicoli commerciali leggeri/autocarri/autobus

The figures include passenger cars/LCV/M&H trucks/buses

fonte: ANFIA/Associazioni nazionali/OICA

Dopo 6 anni consecutivi di crescita, la produzione mondiale di autoveicoli registra nel 2008 il primo segno negativo (-3,4% sul 2007), a cui seguirà quello del 2009 (-12,6% sul 2008). Poi il recupero nel 2010 (+26%) e volumi in crescita fino al 2017.

Nel 2018 la produzione mondiale di autoveicoli diminuisce dell'1% sul 2017 e nel 2019 del 5,2% sul 2018.

Nel 2019 calano i volumi produttivi in Europa Occidentale -6,2%; USA -3,8%; Canada -5,4%; Messico -2,7%; Cina -7,5%; Giappone -0,5%; India -12,7%; Corea del Sud -1,9%. Mantengono il segno positivo Brasile, +2,2% e l'area dei UE dei nuovi Paesi Membri, +0,6%.

Rispetto al 2010, la produzione mondiale registra un aumento del 18,5%, pari ad oltre 14 milioni di veicoli.

Nel 2019 il 53% degli autoveicoli è prodotto in Asia-Oceania, il 24% in Europa, il 18% in Nord America, il 5% nel resto del mondo. La Cina è il primo paese produttore del mondo (con il 28% della produzione mondiale), seguita da USA (12%), Giappone (10%) e Germania (6%).

After 6 consecutive years of growth, the world production of motor vehicles recorded the first negative sign in 2008 (-3.4% on 2007), followed by 2009 (-12.6% on 2008). Then the recovery in 2010 (+26%) and volumes up until 2017. In 2018, global automotive production decreased by 1.1% vs. 2017 and in 2019 by 5.2% vs. 2018.

Production volumes in Western Europe dropped by -6.2%; USA -3.8%; Canada -5.4%; Mexico -2.7%; China -7.5%; Japan -0.5%; India -12.7%; South Korea -1.9%. Brazil and the area of EU-New Members maintain the positive sign, respectively + 2.2% and +0.6%.

Compared to 2010, global production increased by 18.5%, equal to more than 14 million vehicles.

In 2019, 54% of motor vehicles were produced in Asia-Oceania, 24% in Europe, 18% in Nafta and 5% in the rest of the world. China is the world's first producer (with 28% of world production), followed by USA (12%), Japan (10%) and Germany (6%).

Produzione mondiale di autoveicoli / Worldwide motor vehicle production

Mondo: Top Paesi produttori autoveicoli / World: Top vehicle producing countries

	Paese / Country	2000	Paese / Country	2010	Paese / Country	2018	Paese / Country	2019	+/-
1	USA	12.773.714	CINA	18.264.761	CINA	27.809.196	CINA	25.720.665	=
2	GIAPPONE	10.140.796	GIAPPONE	9.628.875	USA	11.297.911	USA	10.873.667	=
3	GERMANIA	5.526.615	USA	7.743.747	GIAPPONE	9.729.594	GIAPPONE	9.684.294	=
4	FRANCIA	3.348.361	GERMANIA	5.905.985	GERMANIA*	5.554.209	GERMANIA*	5.076.349	=
5	SUD COREA	3.114.998	SUD COREA	4.271.741	INDIA	5.174.232	INDIA	4.515.991	=
6	SPAGNA	3.032.874	INDIA	3.557.073	MESSICO	4.100.770	MESSICO	3.988.878	=
7	CANADA	2.963.097	BRASILE	3.382.135	SUD COREA	4.028.705	SUD COREA	3.950.614	=
8	CINA	2.069.069	SPAGNA	2.387.900	BRASILE	2.881.018	BRASILE	2.944.988	=
9	MESSICO	1.922.889	MESSICO	2.345.104	SPAGNA	2.819.565	SPAGNA	2.822.360	=
10	UK	1.813.894	FRANCIA	2.229.421	FRANCIA*	2.316.831	FRANCIA*	2.253.000	=
11	ITALIA	1.738.315	CANADA	2.069.289	THAILANDIA	2.159.640	THAILANDIA	2.005.890	=
12	BRASILE	1.605.848	THAILANDIA	1.644.498	CANADA	2.025.794	CANADA	1.916.585	=

I dati includono autovetture/veicoli commerciali leggeri/autocarri/autobus - The figures include passenger cars/LCV/m&h trucks/buses

Nota: Per Brasile escluso CKD. Per Germania e Francia il dato dal 2010 include stime Fitch Solutions per i veicoli industriali

Fonte: ANFIA/OICA/Associazioni Nazionali

Note: for Brazil not included CKD. For Germany and France the figures include the FITCH Solutions's estimates for industrial vehicles from 2010

Nonostante il calo generalizzato dei volumi produttivi, nel 2019 i paesi produttori, presenti in classifica, mantengono la stessa posizione del 2018.

L'andamento dell'industria automotive mondiale contribuisce al rallentamento del manufacturing e alla riduzione degli scambi commerciali (+1% il commercio mondiale di beni e servizi in volume nel 2019). Nel 2019 la crescita economica mondiale è stata del 2,8%, la più bassa dal 2009, conseguenza di un indebolimento iniziato nella seconda metà del 2018, che aveva chiuso a +3,5%, dopo il picco di +3,8% nel 2017.

Despite the general decline in production volumes, in 2019 the producing countries, present in the ranking, maintained the same position as in 2018. The trend of the global automotive industry contributed to the slowdown in manufacturing and the reduction in trade (+1% the world trade in goods and services in volume in 2019). In 2019, world economic growth was 2.8%, the lowest since 2009, as a result of a weakening that began in the second half of 2018, which had closed at + 3.5%, after a peak of + 3.8% in 2017.

Produzione mondiale di autoveicoli leggeri / Worldwide light vehicle production

(.000 unità e var.% su anno precedente / .000s units and chg% on previous year)

	Autoveicoli leggeri <i>Light Vehicles</i>	var. % <i>% chg</i>
2010	73.142,1	25,4%
2011	75.642,2	3,4%
2012	80.221,0	6,1%
2013	83.151,8	3,7%
2014	85.754,2	3,1%
2015	87.334,6	1,8%
2016	91.435,7	4,7%
2017	93.216,1	1,9%
2018	92.274,6	-1,0%
2019	87.300,2	-5,4%



Nel 2010 l'area UE produceva quasi il 23% della produzione mondiale di autoveicoli leggeri. Nel 2019 scende al 20,4%. L'Area Nord America è passata invece da uno share del 16,3% al 18,6%, mentre l'area Asia-Pacifico dal 51,3% al 52,4%. Nel 2019 i volumi prodotti in UE si riducono del 4,6%, mentre per Nord America il calo è del 4,1% e per Asia-Pacifico del 6,7%.

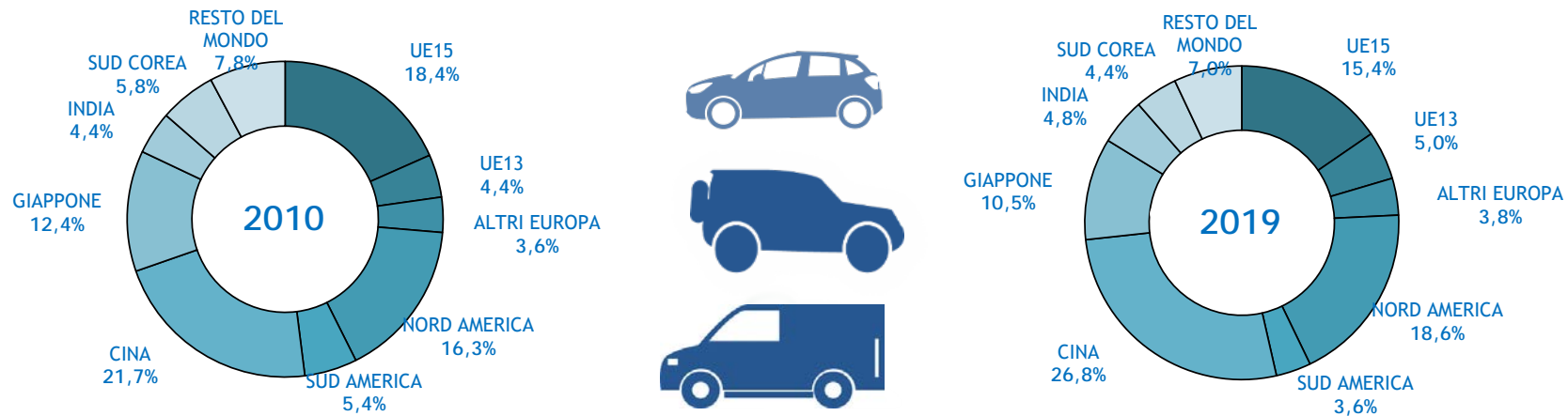
In 2010, the EU area produced almost 23% of the world production of light motor vehicles. In 2019 it dropped to 20.4%.

North America, on the other hand, went from a share of 16.3% to 18.6%, while the Asia-Pacific area from 51.3% to 52.4%. In 2019, volumes produced in the EU fell by 4.6%, while for North America the decline was 4.1% and for Asia-Pacific 6.7%.

I dati includono autovetture+veicoli commerciali leggeri - The figures include passenger cars+LCV

fonte: ANFIA/Associazioni nazionali/OICA

Produzione light vehicles per area/paese, confronto 2010-2019, in % / LV production for area/country, comparison 2010-2019, in %



Produzione mondiale di autoveicoli leggeri per aree / Worldwide light vehicle production

volumi / volumes

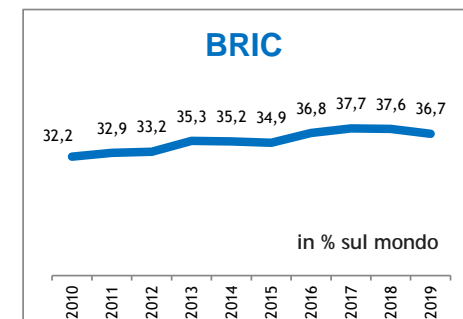
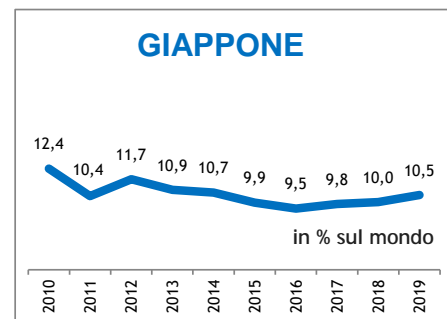
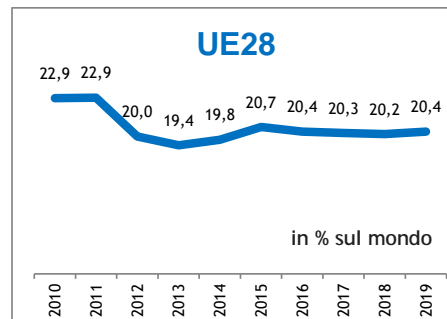
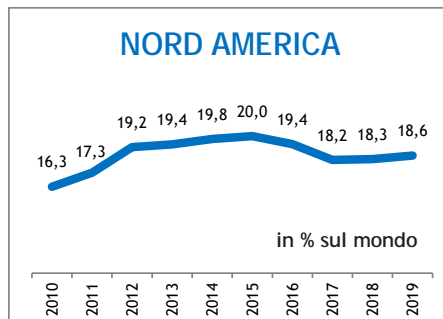
	Mondo	NORD AMERICA	UE	TURCHIA	GIAPPONE	BRIC	Cina	India	Brasile	Russia	RESTO MONDO
2010	73.142.088	11.911.973	16.714.832	1.062.780	9.097.929	23.552.259	15.843.903	3.226.795	3.151.671	1.329.890	10.802.315
2011	75.642.190	13.089.207	17.313.893	1.141.319	7.876.943	24.917.223	16.330.698	3.551.308	3.144.811	1.890.406	11.303.605
2012	80.220.992	15.385.421	16.081.235	1.033.264	9.349.323	26.610.470	17.398.396	3.849.288	3.234.346	2.128.440	11.761.279
2013	83.151.826	16.098.399	16.137.756	1.081.910	9.040.414	29.314.807	20.060.878	3.671.630	3.486.257	2.096.042	11.478.540
2014	85.754.235	16.949.280	16.984.882	1.126.078	9.160.495	30.178.833	21.799.199	3.596.261	2.978.929	1.804.444	11.354.667
2015	87.334.605	17.440.584	18.115.887	1.307.038	8.680.251	30.503.449	23.003.127	3.842.697	2.332.529	1.325.096	11.287.396
2016	91.435.678	17.732.798	18.668.295	1.457.140	8.686.438	33.641.263	26.128.893	4.173.444	2.097.597	1.241.329	11.249.744
2017	93.216.142	16.992.572	18.920.932	1.660.331	9.162.972	35.150.621	26.579.487	4.466.270	2.633.569	1.471.295	11.328.714
2018	92.274.577	16.881.020	18.662.600	1.512.756	9.202.357	34.688.675	25.525.199	4.727.713	2.746.948	1.688.815	11.327.169
2019	87.300.181	16.195.520	17.808.518	1.430.516	9.168.651	32.020.905	23.362.477	4.212.499	2.803.841	1.642.088	10.676.071

peso in % delle principali aree sul totale mondo / share % on total production by area

	Mondo	NORD AMERICA	UE	TURCHIA	GIAPPONE	BRIC	Cina	India	Brasile	Russia	RESTO MONDO
2010	100,0	16,3	22,9	1,5	12,4	32,2	21,7	4,4	4,3	1,8	14,8
2011	100,0	17,3	22,9	1,5	10,4	32,9	21,6	4,7	4,2	2,5	14,9
2012	100,0	19,2	20,0	1,3	11,7	33,2	21,7	4,8	4,0	2,7	14,7
2013	100,0	19,4	19,4	1,3	10,9	35,3	24,1	4,4	4,2	2,5	13,8
2014	100,0	19,8	19,8	1,3	10,7	35,2	25,4	4,2	3,5	2,1	13,2
2015	100,0	20,0	20,7	1,5	9,9	34,9	26,3	4,4	2,7	1,5	12,9
2016	100,0	19,4	20,4	1,6	9,5	36,8	28,6	4,6	2,3	1,4	12,3
2017	100,0	18,2	20,3	1,8	9,8	37,7	28,5	4,8	2,8	1,6	12,2
2018	100,0	18,3	20,2	1,6	10,0	37,6	27,7	5,1	3,0	1,8	12,3
2019	100,0	18,6	20,4	1,6	10,5	36,7	26,8	4,8	3,2	1,9	12,2

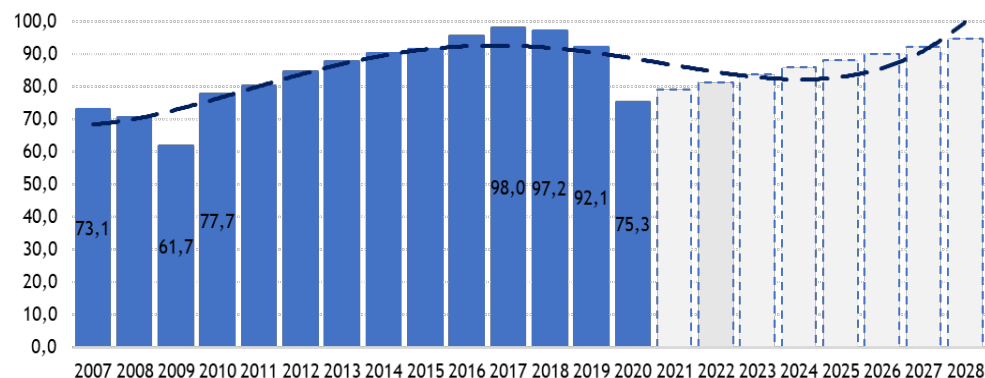
I dati includono autovetture e veicoli commerciali leggeri / The figures include cars and LCVs

fonte: ANFIA/Associazioni nazionali/OICA



Trend 2007-2028 produzione autoveicoli / Trend 2007-2028 of motor vehicle production

in milioni di unità / in millions of units



Elaborazione su dati ANFIA e Proiezioni/Projections Fitch Solutions

Sui volumi record del 2007, la crisi finanziaria ed economica globale provocò una riduzione della produzione di oltre 11 milioni di autoveicoli, che furono recuperati e superati nel 2010.

Gli USA superano i livelli produttivi del 2007 nel 2014, fissando un nuovo record. La Cina invece non conosce battute d'arresto fino al 2018. Solo nel 2017 l'UE si avvicina ai volumi record del 2007, senza superarli. Il Giappone resta ampiamente al di sotto dei volumi record del 2007. Si affermano nel panorama mondiale altri Paesi produttori come India, Thailandia, Messico. Mantengono il loro peso Brasile e Sud Corea.

La produzione globale rallenta nel 2018 e 2019. Ad inizio 2020, lo scoppio della pandemia di Covid-19, provoca una crisi sanitaria, sociale ed economica eccezionale, il cui esito si presenta molto incerto. Il settore automotive risulta tra i settori più penalizzati. Fitch Solutions, ad ottobre, ha rivisto al ribasso le proiezioni sulla produzione globale di autoveicoli nel 2020. I tempi di recupero si allungano. Per uscire da questa crisi, a differenza delle crisi precedenti, e permettere la ripresa, serviranno dunque più anni e un notevole sostegno delle istituzioni in investimenti, mantenimento dei posti di lavoro, sostegno alle imprese e alle famiglie.

La produzione seguirà la domanda di autoveicoli, in crescita soprattutto nei paesi emergenti dell'Asia, del Sud America e dell'Europa centro-orientale; l'allocazione degli investimenti pubblici e privati sulle nuove tecnologie (auto elettrica, auto connessa e a guida autonoma); il rinnovo dei parchi circolanti nei paesi maturi, come effetto degli interventi regolatori per raggiungere una mobilità sostenibile.

Le innovazioni tecnologiche applicate ai veicoli, ai servizi e ai sistemi di trasporto e gestione del traffico, ai sistemi di produzione e all'organizzazione delle imprese, rappresentano una grande opportunità e una grande sfida allo stesso tempo. Servono risorse, competenze nuove, oltre che una grande visione sull'evoluzione dell'automotive nei prossimi 10 anni.

On record volumes of 2007, the global financial and economic crisis resulted in a reduction in production of more than 11 million cars, which were recovered and surpassed in 2010. The USA exceeds the production levels of 2007 in 2014, setting a new record. China, on the other hand, did not experience any setbacks until 2018. Only in 2017 EU approached the record volumes of 2007, without exceeding them. Japan remains well below the record volumes of 2007. Other producing countries such as India, Thailand and Mexico are showing their presence on the world scene. Brazil and South Korea keep their weight. Global production slowed down in 2018 and 2019. At the beginning of 2020, the outbreak of the Covid-19 pandemic caused an exceptional health, social and economic crisis, whose outcome is very uncertain. The automotive sector is among the most penalized sectors. In October, Fitch Solutions revised down its projections for global vehicle production in 2020. Recovery times are lengthening. To get out of this crisis, unlike the previous ones, and to allow recovery, shall be longer and will require considerable support from the institutions in investments, job maintenance, support for businesses and families. Production will follow the demand for motor vehicles, which is growing especially in the emerging countries of Asia, South America and Central and Eastern Europe; the allocation of public and private investments on new technologies (electric car, connected car and self-driving car); the renewal of the circulating parks in mature countries, as an effect of regulatory interventions to achieve sustainable mobility. Technological innovation applied to vehicles, services, transport and traffic management systems, production systems and business organization, represent a great opportunity and a great challenge at the same time. Resources, new skills are needed, as well as a great vision on the evolution of the automotive over the next 10 years.

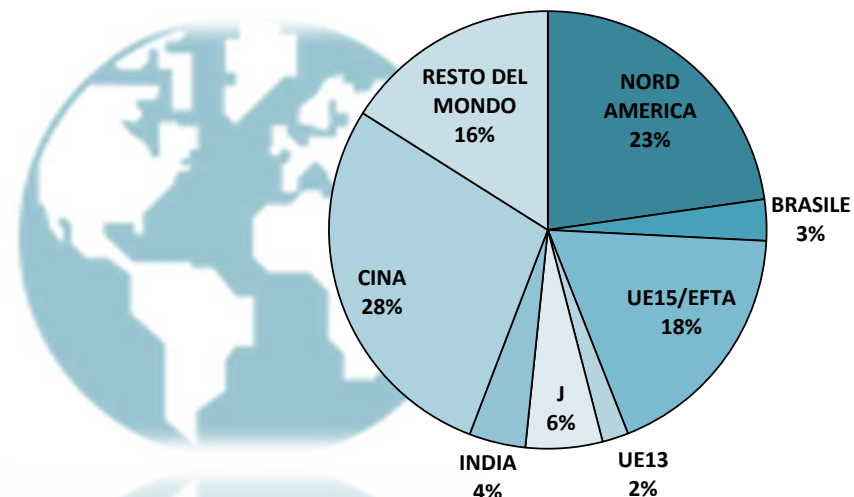
Domanda mondiale di autoveicoli / Worldwide motor vehicle sales

(.000 unità e var.% su anno precedente / .000s units and chg% on previous year)

	Autoveicoli Motor vehicles	var. % chg %	CAGR 2010-2019
2010	75.091.627	14,5%	2,2%
2011	78.259.188	4,2%	
2012	82.192.791	5,0%	
2013	85.691.235	4,3%	
2014	88.443.160	3,2%	
2015	89.652.659	1,4%	
2016	93.931.082	4,8%	
2017	96.178.264	2,4%	
2018	95.828.359	-0,4%	
2019	91.489.863	-4,5%	

I dati includono autovetture/veicoli commerciali leggeri/autocarri/autobus
The figures include passenger cars/LCV/M&H trucks/buses

Domanda mondiale di autoveicoli per macro-area nel 2019, in %
World demand of motor vehicles for macro-area in 2019, in %



Fonte: ANFIA/Associazioni nazionali

Dopo la crisi economica-finanziaria del 2007-2008, la domanda mondiale di autoveicoli è cresciuta ad un tasso medio composto del 2,2% tra il 2010 e il 2019. Nel 2019 la domanda mondiale di autoveicoli ha riguardato complessivamente 91,5 milioni di unità, con un calo del 4,5% sul 2018, pari ad un decremento di 4,3 milioni di unità rispetto al 2018 e di 4,7 milioni rispetto al 2017, il volume più alto registrato nel decennio. Nel 2019 tutti i paesi dell'area BRIC, ad eccezione del Brasile che aumenta del 9%, hanno visto diminuire la domanda rispetto al 2018: Russia -2%, India -13%, Cina -8%. La domanda di autoveicoli nell'area UE/EFTA aumenta dell'1,4%.

La Cina vale il 28% delle vendite globale di autoveicoli, seguita da Nord America con il 23%, UE28/EFTA con il 20%, Giappone con il 6% e India con il 4%. Il resto del mondo vale il 16% della domanda globale.

After the economic-financial crisis of 2007-2008, world demand for motor vehicles grew at a compound average rate of 2.2% between 2010 and 2019. In 2019, the world demand for motor vehicles covered a total of 91.5 million units, with a decrease of 4.5% on 2018, equal to a decrease of 4.3 million units compared to 2018 and 4.7 million compared to 2017, the highest volume recorded in the decade. In 2019 all the BRIC area countries, with the exception of Brazil which increased by 9%, saw demand decrease compared to 2018: Russia -2%, India -13%, China -8%. The demand for cars in the EU / EFTA area increases by 1.4%. China accounts for 28% of global car sales, followed by North America with 23%, the EU28 / EFTA with 20%, Japan with 6% and India with 4%. The rest of the world is worth 16% of global demand.

Domanda mondiale di autoveicoli / Worldwide motor vehicle sales

	2010		2019		var%-chg%	Δ 2019-2010
		%		%	2019/2010	
MONDO (stime)	75.091.627		91.489.863		21,8	16.398.236
UE+EFTA	15.672.186	20,9	18.450.922	20,2	17,7	2.778.736
UE15 +EFTA	14.700.557	19,6	16.682.073	18,2	13,5	1.981.516
Germania	3.198.417	4,3	4.017.059	4,4	25,6	818.642
Regno Unito	2.293.576	3,1	2.742.114	3,0	19,6	448.538
Francia	2.708.883	3,6	2.755.695	3,0	1,7	46.812
Italia	2.164.608	2,9	2.132.745	2,3	-1,5	-31.863
Spagna	1.114.119	1,5	1.501.260	1,6	34,7	387.141
UE NUOVI MEMBRI	971.629	1,3	1.768.849	1,9	82,0	797.220
RUSSIA	2.107.135	2,8	1.778.841	1,9	-15,6	-328.294
TURCHIA	795.496	1,1	491.909	0,5	-38,2	-303.587
NORD AMERICA	14.201.260	18,9	20.815.530	22,8	46,6	6.614.270
USA	11.772.526	15,7	17.480.004	19,1	48,5	5.707.478
Canada	1.583.388	2,1	1.975.855	2,2	24,8	392.467
Messico	845.346	1,1	1.359.671	1,5	60,8	514.325
ARGENTINA	698.404	0,9	408.674	0,4	-41,5	-289.730
BRASILE	3.515.064	4,7	2.787.850	3,0	-20,7	-727.214
CINA	18.061.936	24,1	25.754.482	28,2	42,6	7.692.546
GIAPPONE	4.956.136	6,6	5.195.216	5,7	4,8	239.080
INDIA	3.040.390	4,0	3.816.891	4,2	25,5	776.501
SUD COREA	1.592.148	2,1	1.832.737	2,0	15,1	240.589
USA/CANADA/EUROPA OCC/J	32.274.565	43,0	40.716.964	44,5	26,2	8.442.399
BRIC	26.724.525	35,6	34.138.064	37,3	27,7	7.413.539

Fonte: ANFIA/Associazioni nazionali

I dati includono autovetture/veicoli commerciali leggeri/autocarri/autobus

The figures include passenger cars/LCV/M&H trucks/buses



Rispetto al 2010, la domanda mondiale registra un incremento di 16,4 milioni di autoveicoli, a cui hanno contribuito la Cina con 7,7 milioni di vendite in più, USA con 5,7 milioni e UE/EFTA con 2,8 milioni.

Dal 2010 al 2019 la domanda mondiale di autoveicoli aumenta di circa il 22%, passando da 75,1 milioni di unità a quasi 91,5: i paesi industrializzati e "motorizzati", storicamente aree di produzione (UE15, USA/Canada e Giappone), vedono aumentare leggermente il peso dei loro mercati di 1,5 punti, passando da una quota del 43% al 44,5%, mentre i paesi BRIC (Brasile, Russia, India e Cina), la cui domanda è cresciuta del 28% rispetto al 2010, hanno raggiunto il 37% delle vendite mondiali, era il 36% nel 2010.

Compared to 2010, world demand registered an increase of 16.4 million cars, to which China contributed with more than 7.7 million sales, the US with 5.7 million and the EU/EFTA with 2.8 million. From 2010 to 2019, world demand for motor vehicles increased by about 22%, going from 75.1 million units to almost 91.5: industrialized and "motorized" countries, historically production areas (EU15, USA/Canada and Japan), saw the weight of their markets slightly increase by 1.5 points, going from a share of 43% to 44.5%, while the BRIC countries (Brazil, Russia, India and China), whose demand has grown by 28% compared to 2010, reached 37% of world sales, it was 36% in 2010.

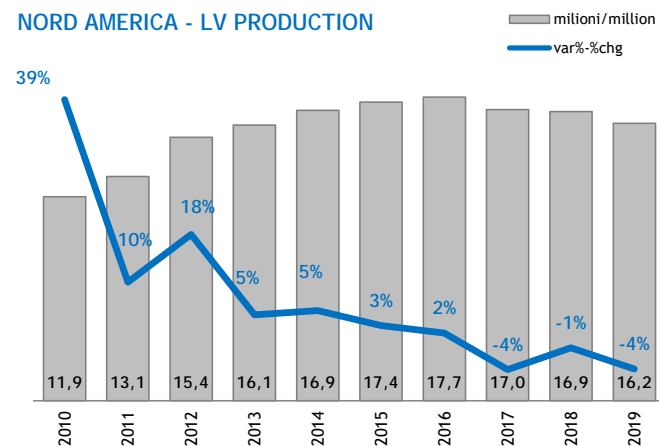
NAFTA

Produzione autoveicoli leggeri (auto e light trucks) / Light vehicle production

	USA	CANADA	MESSICO	AREA NAFTA	Index 2010	var%-%chg
2010	7.597.801	2.063.659	2.250.513	11.911.973	100	39,2%
2011	8.419.208	2.126.640	2.543.359	13.089.207	110	9,9%
2012	10.067.588	2.455.864	2.861.969	15.385.421	129	17,5%
2013	10.815.701	2.371.761	2.910.937	16.098.399	135	4,6%
2014	11.372.064	2.384.218	3.192.998	16.949.280	142	5,3%
2015	11.784.066	2.268.996	3.387.522	17.440.584	146	2,9%
2016	11.920.171	2.355.560	3.457.067	17.732.798	149	1,7%
2017	10.909.289	2.175.572	3.907.711	16.992.572	143	-4,2%
2018	10.969.986	2.004.828	3.906.206	16.881.020	142	-0,7%
2019	10.527.301	1.893.274	3.774.945	16.195.520	136	-4,1%
9M2020	6.243.070	965.216	2.190.889	9.399.175		
var% - % chg	-25,0	-33,5	-29,5	-27,1		

Fonte/Source: OICA/Ward's

NORD AMERICA - LV PRODUCTION

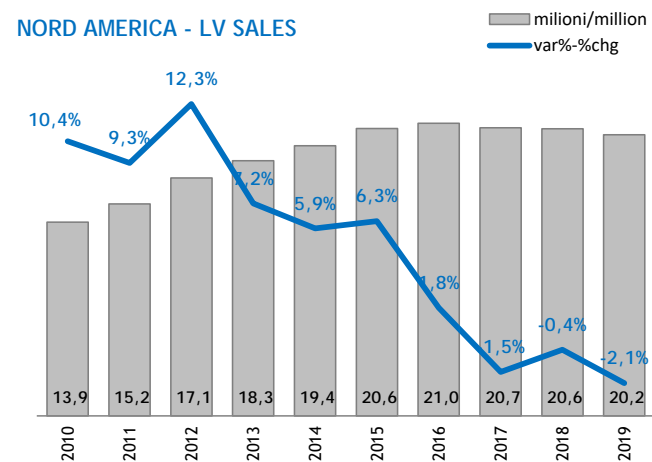


Mercato autoveicoli leggeri / Light vehicle sales

	USA	CANADA	MESSICO	AREA NAFTA	Index 2010	var%-%chg
2010	11.554.824	1.554.700	818.504	13.928.028	100	10,4%
2011	12.734.729	1.581.987	905.886	15.222.602	109	9,3%
2012	14.442.599	1.672.234	987.747	17.102.580	123	12,3%
2013	15.531.706	1.740.125	1.063.363	18.335.194	132	7,2%
2014	16.436.717	1.846.985	1.135.409	19.419.111	139	5,9%
2015	17.396.291	1.893.845	1.351.648	20.641.784	148	6,3%
2016	17.464.777	1.947.674	1.603.672	21.016.123	151	1,8%
2017	17.136.359	2.034.617	1.528.593	20.699.569	149	-1,5%
2018	17.213.546	1.987.581	1.422.650	20.623.777	148	-0,4%
2019	16.952.912	1.923.901	1.316.058	20.192.871	145	-2,1%
9M2020	10.312.741	1.148.488	663.217	12.124.446		
var% - % chg	-18,8	-23,9	-30,5	-20,1		

Fonte/Source: Ward's

NORD AMERICA - LV SALES



BRIC

Produzione autovetture / Car Production

	Brasile	Cina	India	Russia	AREA BRIC	Index 2010	var. %
2010	2.682.924	13.897.083	2.831.542	1.208.362	20.619.911	100	31,1%
2011	2.630.893	14.485.326	3.040.144	1.744.097	21.900.460	106	6,2%
2012	2.764.866	15.523.658	3.296.240	1.970.087	23.554.851	114	7,6%
2013	2.955.356	18.084.169	3.155.694	1.927.578	26.122.797	127	10,9%
2014	2.507.759	19.928.505	3.162.372	1.682.921	27.281.557	132	4,4%
2015	2.016.308	21.210.339	3.412.689	1.216.093	27.855.429	135	2,1%
2016	1.798.894	24.376.902	3.707.348	1.124.310	31.007.454	150	11,3%
2017	2.307.897	24.806.687	3.962.050	1.349.017	32.425.651	157	4,6%
2018	2.387.967	23.529.423	4.064.553	1.563.747	31.545.690	153	-2,7%
2019	2.448.490	21.360.193	3.623.335	1.523.594	28.955.612	140	-8,2%
9M2020	1.076.624	13.220.000	1.450.921	705.783			
var % - % chg	-42,8	-12,4	-42,5	-30,1	Aggiornamento/Updating	8M2020	

Fonte/Source: OICA

Mercato autovetture / Car sales

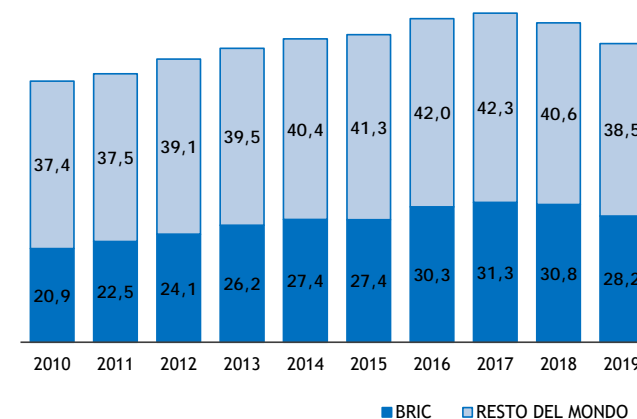
	Brasile	Cina	India	Russia	AREA BRIC	Index 2010	var. %
2010	2.856.540	13.757.794	2.387.197	1.912.794	20.914.325	129	28,6%
2011	2.901.647	14.472.416	2.510.313	2.653.688	22.538.064	139	7,8%
2012	3.115.223	15.495.240	2.781.919	2.755.384	24.147.766	149	7,1%
2013	3.040.783	17.927.730	2.553.788	2.649.181	26.171.482	161	8,4%
2014	2.794.687	19.707.677	2.574.428	2.333.067	27.409.859	169	4,7%
2015	2.123.009	21.210.339	2.771.421	1.282.740	27.387.509	168	-0,1%
2016	1.688.289	24.376.902	2.966.603	1.239.680	30.271.474	186	10,5%
2017	1.856.096	24.718.321	3.230.603	1.448.700	31.253.720	192	3,2%
2018	2.102.114	23.671.529	3.394.749	1.606.676	30.775.068	189	-1,5%
2019	2.262.069	21.432.872	2.962.052	1.567.743	28.224.736	174	
9M2020	1.094.805	13.376.000	1.531.000	1.094.805	17.096.610		
var % - % chg	-13,9	-12,4	-29,7	-13,9	-14,5		

Fonte/Source: OICA/CAAM/ANFAVEA

La produzione di auto in Cina registra nel 2018 il primo calo da vent'anni, -5% sul 2017 con oltre 23 milioni di unità, a cui è seguito un ulteriore calo nel 2019, -9% con 21,4 milioni di auto vendute. Nel 2018, Russia e Brasile recuperano, dopo le flessioni registrate nel 2014-2016, ma restano ancora al di sotto rispetto ai volumi del 2013. Nel 2019 la Russia registra un nuovo calo del 2,6%, mentre il Brasile mantiene il segno positivo (+2,5%). L'India ha toccato i 4 milioni di auto prodotte nel 2018, ma nel 2019 registra una flessione dell'11%. La produzione di auto subisce una pesante battuta d'arresto nel 2020 nella prima metà dell'anno (-49% India, -51% Russia). Il Brasile non recupera nel 3° trimestre e nei primi 9 mesi cala del 43%. E' in ripresa invece la produzione di auto in Cina e il calo si riduce a gennaio/ settembre a -12,4%.

Car production in China recorded its first decline after twenty years in 2018, -5% vs. 2017 with over 23 million units, followed by a further decline in 2019, -9% with 21.4 million cars sold. In 2018, Russia and Brazil recovered, after the declines recorded in 2014-2016, but still remain below the volumes of 2013. In 2019, Russia recorded a new decline of 2.6%, while Brazil maintained its mark positive (+ 2.5%). India reached 4 million cars produced in 2018, but in 2019 it recorded an 11% decline. Car production suffers a heavy setback in 2020 in the first half of the year (-49% India, -51% Russia). Brazil did not recover in the 3rd quarter and fell by 43% in the first 9 months. On the other hand, car production in China is recovering and the decline is reduced in January/September to -12.4%.

BRIC - Vendite autovetture in milioni
BRIC - Sales of cars in million

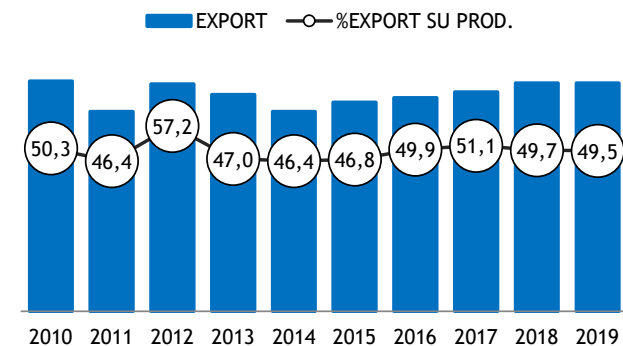


GIAPPONE E SUD COREA / JAPAN AND SOUTH KOREA

Produzione autovetture / Car Production

	GIAPPONE	var. %	SUD COREA	var. %
2010	8.310.362	21,1%	3.866.206	22,4%
2011	7.158.525	-13,9%	4.221.617	9,2%
2012	8.554.503	19,5%	4.167.089	-1,3%
2013	8.189.323	-4,3%	4.122.604	-1,1%
2014	8.277.070	1,1%	4.124.116	0,0%
2015	7.830.722	-5,4%	4.135.108	0,3%
2016	7.873.886	0,6%	3.859.991	-6,7%
2017	8.347.836	6,0%	3.735.399	-3,2%
2018	8.359.286	0,1%	3.661.601	-2,0%
2019	8.328.756	-0,4%	3.612.587	-1,3%
9M2020	4.183.355 8M2020	-25,7%	2.334.774	-12,3%

GIAPPONE - Export di autoveicoli prodotti in Giappone



Nel 2019 il 52% delle autovetture e il 49,5% degli autoveicoli prodotti in Giappone sono destinati ai mercati esteri.

I costruttori giapponesi hanno prodotto "overseas" 18,8 milioni di autoveicoli nel 2019, di cui 1,64 milioni in Europa (-12%), compresi 1,22 milioni in UE (-14%). Tutte le macro aree di produzione presentano una contrazione dei volumi nel 2019.

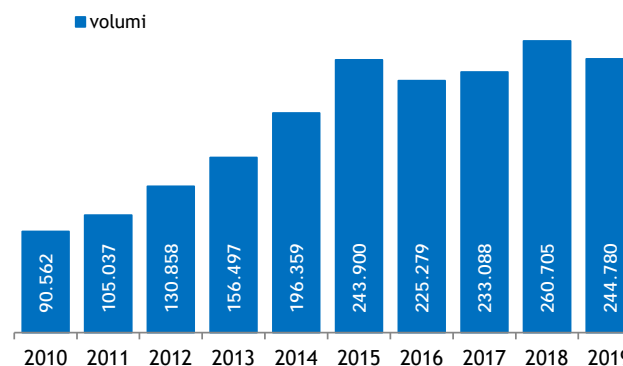
In 2019, 52% of passenger cars and 49.5% of cars produced in Japan are destined to foreign markets. Japanese manufacturers produced "overseas" 18.8 million cars in 2019, of which 1.64 million in Europe (-12%), including 1.22 million in the EU (-14%). All macro production areas showed a contraction in volumes in 2019.

Fonte: JAMA

Mercato autovetture / Car sales

	GIAPPONE	var. %	SUD COREA	var. %
2010	4.212.267	7,4%	1.318.257	6,3%
2011	3.524.788	-16,3%	1.324.095	0,4%
2012	4.572.332	29,7%	1.325.229	0,1%
2013	4.562.282	7,9%	1.323.340	30,0%
2014	4.699.591	3,0%	1.473.282	11,3%
2015	4.215.889	-10,3%	1.570.676	6,6%
2016	4.146.458	-1,6%	1.568.658	-0,1%
2017	4.386.377	5,8%	1.529.992	-2,5%
2018	4.391.160	0,1%	1.558.642	1,9%
2019	4.301.091	-2,1%	1.536.737	-1,4%
9M2020	2.817.950	-18,1%	1.207.895	9,5%

SUD COREA - Autovetture importate South Korea - Car imported



Nel 2019 la Corea del Sud ha importato circa 245mila vetture di brand esteri dal mondo. Nella sola area UE/EFTA i marchi coreani (Kia e Hyundai) hanno venduto invece 1,07 milioni di autovetture (+2,8% sul 2018) e una quota del 6,4%.

In 2019, South Korea imported ca. 245,000 cars of foreign brands from the world. In the EU / EFTA area alone, the Korean brands (Kia and Hyundai) sold 1.07 million cars (+ 2.8% on 2018) with a share of 6.4%.

Fonte: OICA/FOURIN

UNIONE EUROPEA / European Union

Produzione autovetture / Passenger car production

	UE15+EFTA	NEW UE	UE+EFTA	Index 2010	var. %
2010	12.138.971	3.149.648	15.288.619	100	9,3%
2011	12.446.420	3.263.147	15.709.567	103	2,8%
2012	11.331.118	3.306.832	14.637.950	96	-6,8%
2013	11.443.749	3.296.684	14.740.433	96	0,7%
2014	11.898.135	3.514.290	15.412.425	101	4,6%
2015	12.644.963	3.702.992	16.347.955	107	6,1%
2016	12.986.421	3.829.145	16.815.566	110	2,9%
2017	13.140.310	3.932.967	17.073.277	112	1,5%
2018	12.612.395	4.131.358	16.743.753	110	-1,9%
2019	11.687.455	4.149.935	15.837.390	104	-5,4%
6M2020	3.450.276	1.454.400	4.904.676		
var % - % chg	-43,2	-34,6	-40,9		

Fonte/Source: OICA

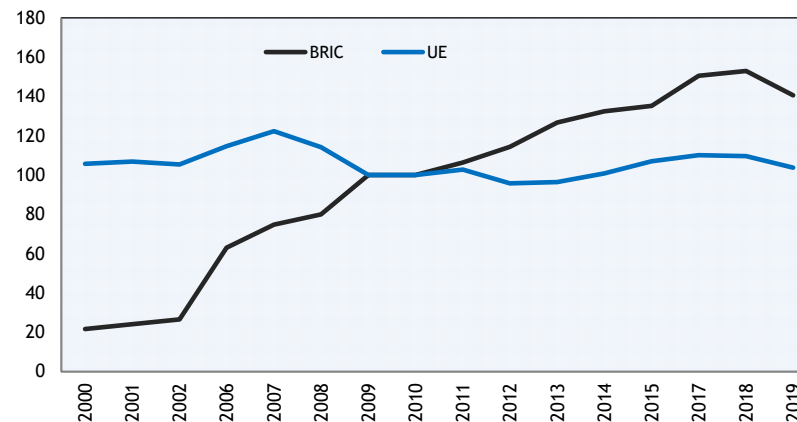
Mercato autovetture / Passenger car sales

	UE14/UK+EFTA	UE13	UE28+EFTA	Index 2010	var. %
2010	12.984.784	845.534	13.830.318	100	-4,9%
2011	12.815.001	827.226	13.642.227	99	-1,4%
2012	11.773.514	796.189	12.569.703	91	-7,9%
2013	11.555.292	790.628	12.345.920	89	-1,8%
2014	12.113.900	913.806	13.027.706	94	5,5%
2015	13.201.939	1.028.065	14.230.004	103	9,2%
2016	13.972.669	1.191.185	15.163.854	110	6,6%
2017	14.321.430	1.318.814	15.640.244	113	3,1%
2018	14.211.698	1.421.703	15.639.884	113	0,0%
2019	14.304.933	1.509.226	15.814.159	114	1,1%
9M2020	7.745.171	822.749	8.567.920		
var % - % chg	-29,5	-27,3	-29,3		

Fonte/Source: ACEA

Produzione autovetture 2000-2019 - numeri indice (base 100=2010)

PC production 2000-2018 - Index number (base 100=2009)



UE28 il 36% delle autovetture prodotte nel mondo 2000
il 24% delle autovetture prodotte nel mondo 2019

Nel 2019 il mercato autovetture dell'UE/EFTA registra una leggera crescita sul 2018, +1,1%. Le vendite di auto aumentano dello 0,7% in UE15 e del 6,2% nell'UE13, mentre nell'EFTA restano allineate sui volumi del 2018.

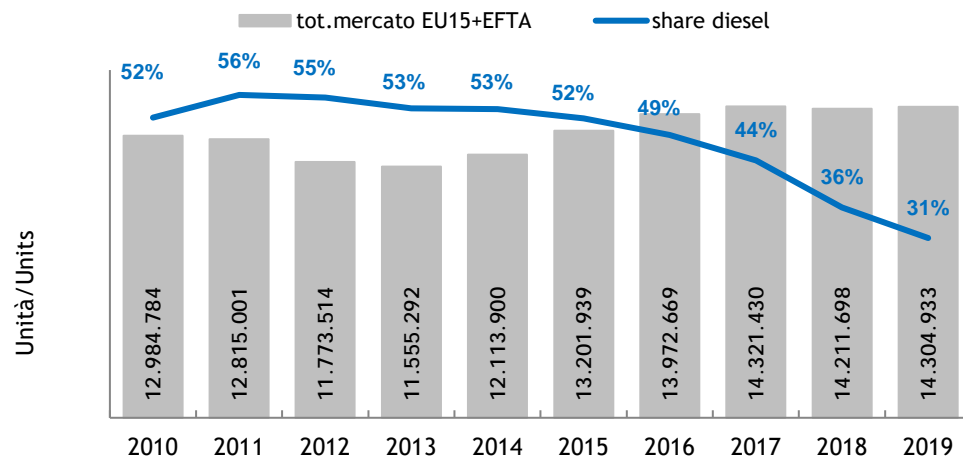
Nel 2019 i 5 major markets europei immatricolano 11,3 milioni di nuove autovetture, in aumento dello 0,9% e rappresentano il 72% del mercato europeo.

Nei primi 9 mesi del 2020, le immatricolazioni di auto nuove risultano in flessione del 30%.

In 2019 the EU/EFTA car market recorded a slight growth compared to 2018, + 1.1%. Car sales increase by 0.7% in the EU15 and by 6.2% in the EU13, while in EFTA they remain in line with the volumes of 2018. In 2019, the 5 major European markets registered 11.3 million new cars, an increase of 0.9% and represent 72% of the European market. In the first 9 months of 2020, registrations of new cars are down by 30%.

UE-EFTA Mercato auto per alimentazione / EU-EFTA car sales by fuel

UE15/EFTA - Trend annuale mercato auto e quota auto diesel
EU15/EFTA - Annual trend car sales and share of diesel cars



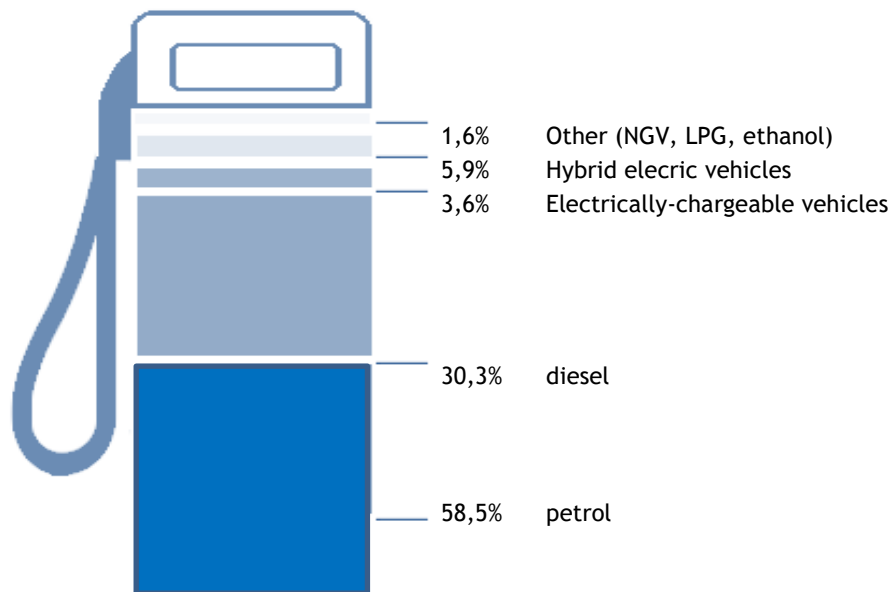
In Europa Occidentale il mercato delle auto diesel conta 4,44 milioni di nuove immatricolazioni (-14% sul 2018) e una quota del 31%. Complessivamente in UE28/EFTA il mercato vale 4,76 milioni di autovetture, il 30% del mercato totale di 15,7 milioni.

L'effetto del calo della domanda di auto diesel ha contribuito all'aumento delle emissioni medie complessive di CO₂ delle nuove auto vendute, che perdura nel 2018 e nel 2019. L'aumento delle vendite di auto ad alimentazione alternativa non è stato sufficiente a contenere l'aumento delle emissioni di biossido di carbonio.

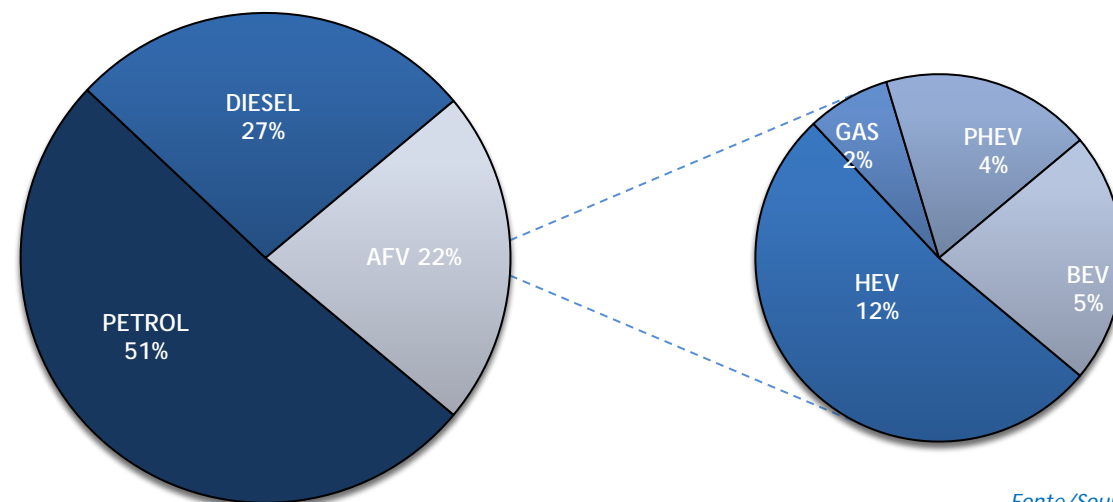
Nei primi 9 mesi il mercato auto ad alimentazione alternativa conquista il 22% di quota, grazie ad una crescita dei volumi del 49%, nonostante il calo del mercato complessivo del 29%. Le vendite di auto ricaricabili passano dal 3,6% di quota dell'intero 2019 al 9% di gennaio-settembre 2020.

In Western Europe the diesel car market recorded 4.44 million new registrations (-14% on 2018) and a share of 31%. Overall in the EU28/EFTA the market worth 4.76 million cars, 30% of the total market of 15.7 million. The effect of the decline in demand for diesel cars contributed to the increase in the overall average CO₂ emissions of new cars sold, which continues in 2018 and 2019. The increase in sales of alternative fuel cars was not enough to contain increased carbon dioxide emissions. In the first 9 months of 2020, the alternative fuel car market reached 22% of share, thanks to a growth in volumes of 49%, despite the decline in the overall market of 29%. Sales of rechargeable cars passed from 3.6% share for the whole of 2019 to 9% in January-September 2020.

UE/EFTA - Mercato autovetture per alimentazione in %, 2019
EU/EFTA - Car sales by fuel in %, 2019



UE/EFTA - Mercato autovetture per alimentazione - Gennaio/Settembre 2019
EU/EFTA - New car sales by fuel - January/September 2019



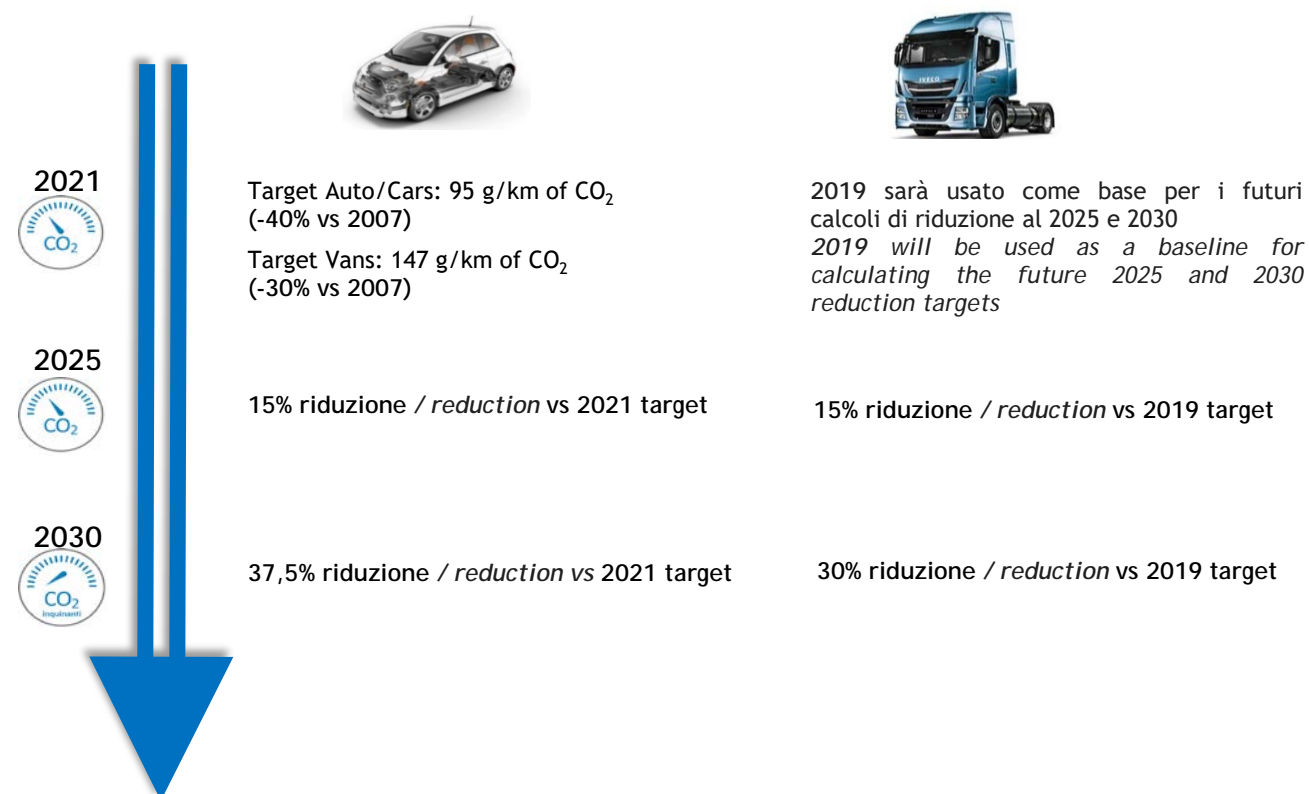
Fonte/Source: ACEA

UE emissioni CO₂ nuove auto vendute / EU CO₂ of new cars sold

Emissioni medie CO ₂ g/km nuove auto vendute	Total All Fuels	Benzina Petrol	Diesel	Altre alim AFVs
2000	172,2	177,4	160,3	208,0
2001	169,7	175,3	159,7	207,4
2002	167,2	173,5	158,1	179,2
2003	165,5	171,7	157,7	164,7
2004	163,4	170,0	156,2	147,9
2005	162,4	168,1	156,5	149,4
2006	161,3	164,9	157,9	151,1
2007	158,7	161,6	156,3	140,0
2008	153,6	156,6	151,2	137,0
2009	145,7	147,6	145,3	125,8
2010	140,3	142,5	139,3	126,0
2011	135,7	137,6	134,5	124,7
2012	132,2	133,7	131,5	118,5
2013	126,7	128,5	126,9	98,3
2014	123,4	125,6	123,2	90,8
2015	119,6	122,5	119,2	79,2
2016	118,1	121,7	116,8	87,2
2017	118,5	121,6	117,9	n.a.
2018	120,4	123,4	121,5	n.a.
2019 provv.	122,4	127,6	127,0	n.a.

Fonte/Source: EEA Monitoring CO₂ emissions from new passenger cars in the EU

Normativa post 2020 riduzione CO₂ per auto, vans e trucks Post 2020 CO₂ regulations for cars and vans and heavy-duty vehicles



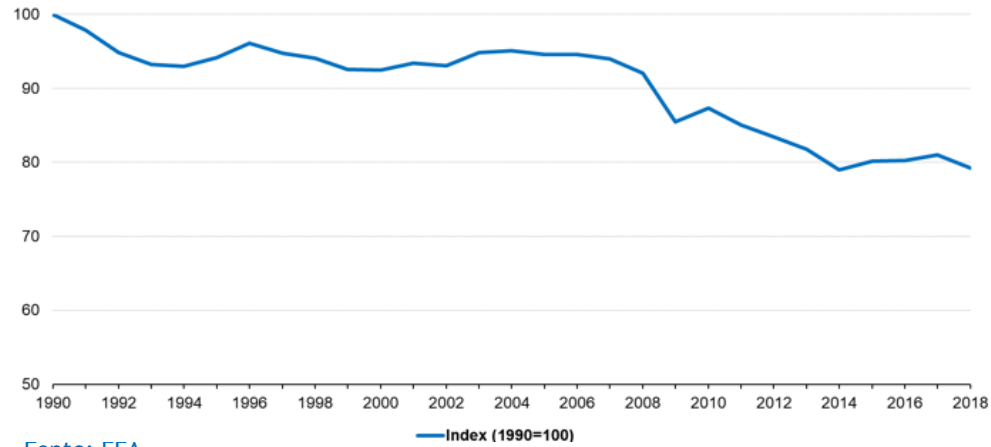
Dal 2010 al 2016 le emissioni di CO₂ delle nuove auto vendute sono diminuite di 22 g per km. La media delle emissioni di CO₂ della flotta di auto nuove vendute nel 2017 è aumentata di 0,4 g per km sul valore 2016 e di 1,9 g per km nel 2018 rispetto al 2017. Nel 2019 l'emissione media è cresciuta ancora di 2 g/km. I principali fattori che hanno contribuito all'incremento delle emissioni medie delle auto sono da attribuirsi all'aumento di auto ad alimentate a benzina, in particolare nel segmento dei SUV. Tutti i major markets europei hanno registrato una crescita delle emissioni di CO₂.

I nuovi furgoni immatricolati in UE+Islanda nel 2018 hanno emesso in media 157,9 gCO₂/km, pari a 1,8 grammi in più del 2017. Si tratta del primo incremento del comparto dall'entrata in vigore del regolamento nel 2011. Nel 2019 il valore medio delle emissioni sale ancora a 158,4 gCO₂/km, con un incremento di 0,5 g/km.

From 2010 to 2016, CO₂ emissions from new cars sold decreased by 22 g per km. The average CO₂ emissions of the fleet of new cars sold in 2017 increased by 0.4 g per km on the 2016 value and by 1.9 g per km in 2018 compared to 2017. In 2019, the average emissions increased again by 2 g/km. The main factors that contributed to the increase in average car emissions are attributable to the increase in petrol-powered cars, particularly in the SUV segment. All major European markets have recorded an increase in CO₂ emissions. The new vans registered in the EU+Iceland in 2018 emitted an average of 157.9 gCO₂/km, equal to 1.8 grams more than in 2017. This is the first increase in the sector since the regulation came into force in 2011, after a decrease in 2017. In 2019, the average value of emissions rises again to 158.4 gCO₂/km, with an increase of 0.5 g/km.

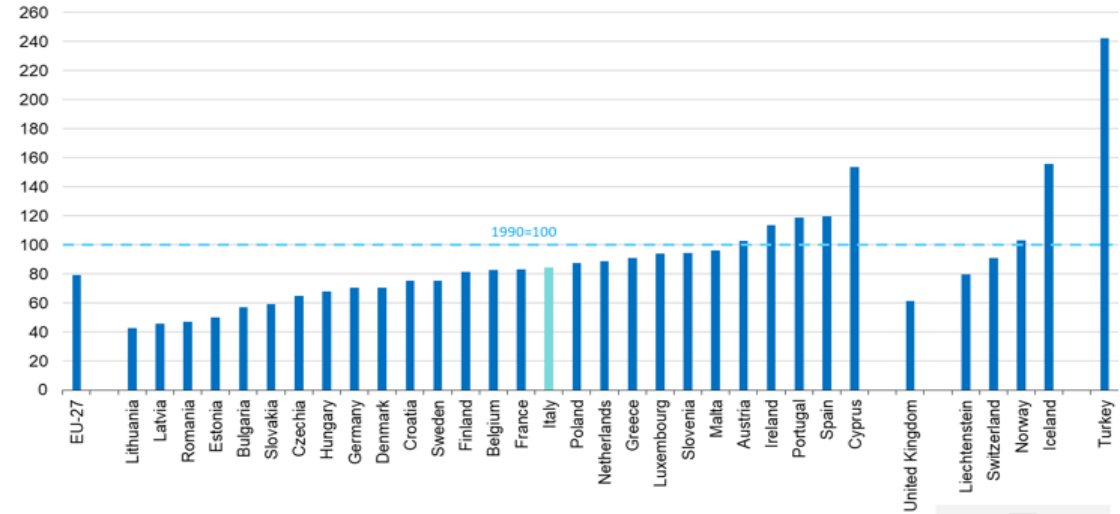
UE Emissioni GHG del settore trasporti / EU Emission GHG by transport sector

Greenhouse gas emissions (including international aviation, excluding LULUCF) trend, EU-27, 1990 - 2018



Fonte: EEA

Total greenhouse gas emissions by countries (including international aviation, excluding LULUCF), 2018



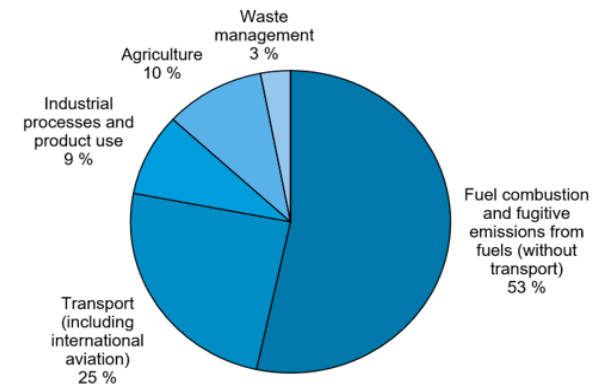
Nel 2018, le emissioni di gas a effetto serra (GHG) in UE27 sono diminuite del 21% rispetto ai livelli del 1990, mettendo l'UE sulla buona strada per superare il suo obiettivo per il 2020: una riduzione del 20% entro il 2020 e del 40% entro il 2030 rispetto al 1990.

Nel 2018 il settore dei Trasporti vale il 25% di tutte le emissioni di GHG (escluso International Bunkers).

Il Trasporto Stradale vale il 71,8% delle emissioni del settore dei Trasporti (incluso International Bunkers) e il 19,5% delle emissioni totali (le vetture pesano per l'11,8%). Le emissioni di GHG del settore Trasporti sono cresciute del 32% dal 1990 al 2018, perchè è aumentata considerevolmente la domanda di traffico passeggeri e merci.

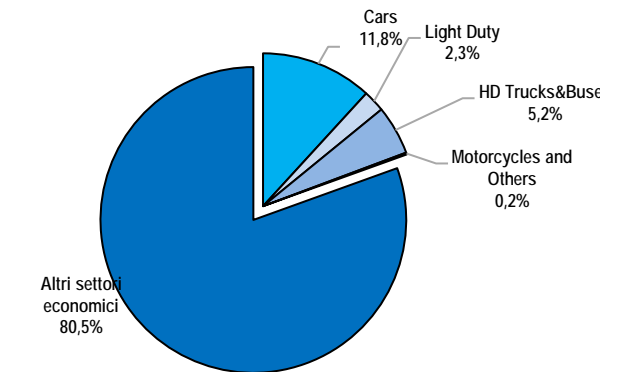
In 2018, greenhouse gas (GHG) emissions in the EU27 fell by 21% from 1990 levels, putting the EU on track to meet its 2020 target: a 20% reduction by 2020 and 40% by 2030 compared to 1990. In 2018, the Transportation sector accounts for 25% of all GHG emissions (excluding International Bunkers). Road transport is worth 71.8% of the emissions of the Transport sector (including International Bunkers) and 19.5% of total emissions (cars account for 11.8%). GHG emissions from the Transportation sector grew by 32% from 1990 to 2018, as the demand for passenger and

Greenhouse gas emissions, analysis by source sector, EU-27, 2018



Fonte: Eurostat

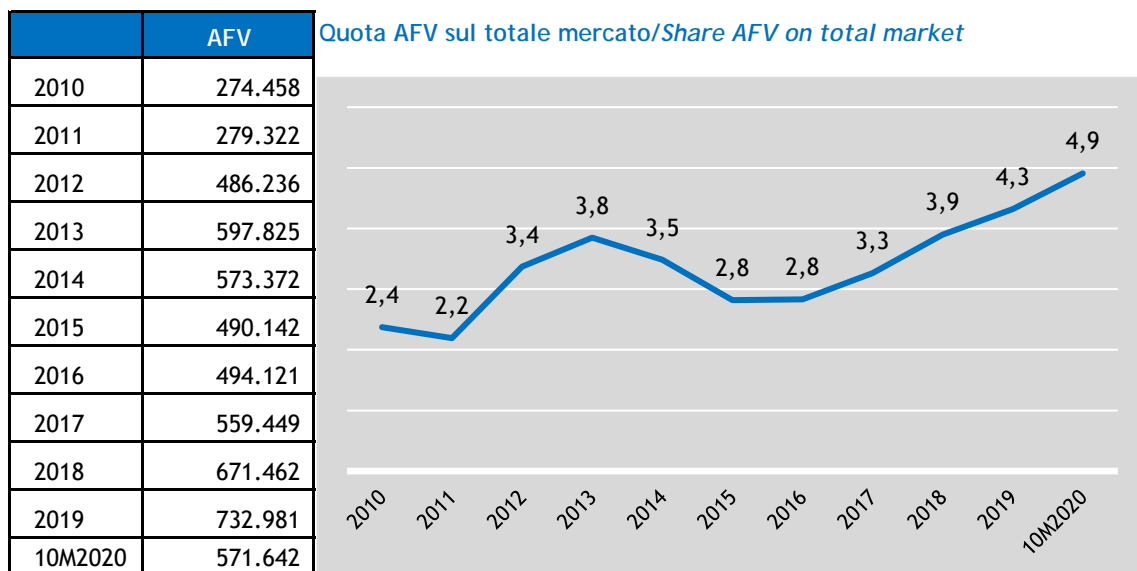
Greenhouse gas emissione, Road Transport, EU-27, 2018



Fonte: ANFIA su dati Eurostat

USA - Mercato ad alimentazione alternativa / USA - Alternative fuelled vehicles sales

Vendite di light vehicles ad alimentazione alternativa / Sales of LVs as alternative fuels



Nel 2019 sono stati venduti 733mila light vehicle (LV) ad alimentazione alternativa, il 9% in più rispetto al 2018, che registrava un incremento del 20% sul 2017. La quota delle vendite di LV ad alimentazione alternativa è in recupero dal 2017 (3,3%) e nel 2019 vale il 4,3% del mercato totale LV e nei primi 10 mesi del 2020 arriva al 4,9%.

Nel 2019 il mercato delle auto ad alimentazione alternativa conta 489mila unità, mentre il mercato dei light truck ad alimentazione alternativa ne conta circa 244mila unità, in aumento del 29%. Le vendite di LV puro elettrico sono 244mila (+18%), le vendite di LV ibridi plug-in sono 85mila (-31%) e quelle delle ibride tradizionali 401mila (+19%).

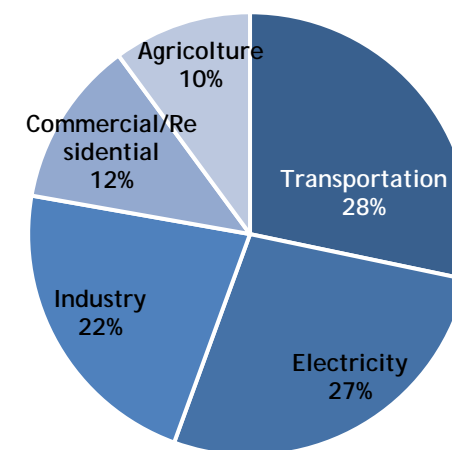
Da gennaio ad ottobre 2020 sono stati venduti circa 572 LV ad alimentazione alternativa, in calo del 5,8%, di cui 259mila autovetture (-37%) e 312mila light trucks (+61%).

In 2019, 733,000 alternative fuel light vehicles (LV) were sold, 9% more than in 2018, which recorded an increase of 20% on 2017. The share of sales of alternative fuel LVs is the 2016 recoveries (2, 8%) and in 2019 worth 4.3% of the total LV market and in the first 10 months of 2020 it reaches 4.9%. In 2019, the alternative fuel car market numbered 489,000 units, while the alternative fuel light truck market numbered around 244,000 units, up 29%. Sales of pure electric LV which were 244 thousand in 2019, sales of plug-in hybrid LVs 85 thousand in the same period (-31%) and those of traditional hybrids 401 thousand (+19%). From January to October 2020, approximately 572 alternative fuel LVs were sold (-5.8%), thereof 259 thousand cars (-37%) and 312 thousand light trucks (+61%).

Trasporti. Nel 2018, le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal settore dei trasporti hanno rappresentato circa il 28,2% delle emissioni totali degli Stati Uniti, rendendolo il maggior contributore di emissioni tra i diversi settori economici. In termini di tendenza generale, dal 1990 al 2018, le emissioni totali dei trasporti sono aumentate a causa, in gran parte, della maggiore domanda di viaggi. Il numero di miglia percorse dai veicoli a motore leggeri (autovetture e autocarri leggeri) è aumentato del 46,1% dal 1990 al 2018, come risultato di una confluenza di fattori tra cui la crescita della popolazione, la crescita economica, l'espansione urbana incontrollata e periodi in cui i prezzi del carburante risultano bassi. Tra il 1990 e il 2004, il risparmio medio di carburante dei nuovi veicoli venduti ogni anno è diminuito, con l'aumento delle vendite di autocarri leggeri. Il risparmio medio di carburante dei veicoli nuovi è migliorato quasi ogni anno dal 2005, rallentando il tasso di aumento delle emissioni di CO2 e la quota di autocarri è di circa il 52% dei nuovi veicoli nell'anno modello 2018. (fonte: EPA, Environmental Protection Agency)

Transportation. In 2018, greenhouse gas emissions from the transportation sector accounted for approximately 28.2% of total U.S. emissions, making it the largest contributor of emissions across different economic sectors. In terms of the general trend, from 1990 to 2018, total transport emissions increased due, in large part, to the increased demand for travel. The number of miles traveled by light motor vehicles (passenger cars and light trucks) increased by 46.1% from 1990 to 2018, as a result of a confluence of factors including population growth, economic growth, urban sprawl uncontrolled and periods when fuel prices are low. Between 1990 and 2004, the average fuel economy of new vehicles sold each year declined as sales of light trucks increased. The average fuel economy of new vehicles has improved almost every year since 2005, slowing the rate of increase in CO2 emissions and the share of trucks is around 52% of new vehicles in the 2018 model year. (Source: EPA, Environmental Protection Agency)

Total U.S. Greenhouse Gas Emissions by economic sector in 2018

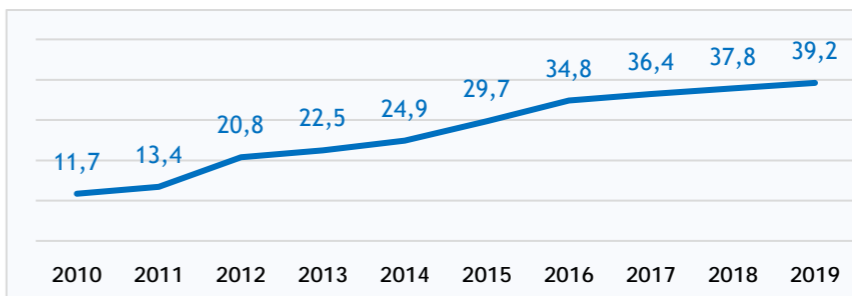


GIAPPONE - Mercato ad alimentazione alternativa / JAPAN - Alternative fuelled vehicles sales

Auto eco-compatibili "Next generation" / Ecofriendly cars: "Next generation"

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ibridi	481.221	451.308	887.863	921.045	1.058.402	1.074.926	1.275.560	1.385.343	1.431.856	1.472.281
ibridi plug-in	-	15	10.968	14.122	16.178	14.188	9.390	36.004	23.230	17.609
elettrici	2.442	12.607	13.469	14.756	16.110	10.467	15.299	18.092	26.533	21.281
fuel cell	-	-	-	-	7	411	1.054	849	612	685
clean diesel	8.927	8.797	40.201	75.430	78.822	153.768	143.468	156.162	176.725	175.145
Totale	492.590	472.727	952.501	1.025.353	1.169.519	1.253.760	1.444.771	1.596.450	1.658.956	1.687.001

Quota di auto "next-generation" sul totale del mercato auto
Next-generation vehicle share in new car registrations



Dal 2009, quando furono introdotti i programmi di incentivazione/sovvenzione fiscale del governo per l'acquisto di veicoli ecologici, le nuove immatricolazioni di veicoli "next generation", così definiti in Giappone, tra cui ibrido, ibrido plug-in, elettrico, celle a combustibile, diesel pulito e altri veicoli di nuova energia, sono in costante aumento. Come risultato degli sforzi di ciascuna casa automobilistica per sviluppare una gamma ampia di tali modelli, la quota di auto "next generation" immatricolate nel 2019 ha raggiunto il 39%. L'uso più diffuso di questi modelli richiede non solo ulteriori progressi nel settore dei veicoli e delle relative tecnologie, ma anche, tra le altre iniziative del governo, l'istituzione delle necessarie infrastrutture di approvvigionamento di combustibile/energia e la continua assegnazione di incentivi all'acquisto.

Nel 2018 le emissioni di CO2 del Giappone sono state pari a 1,14 miliardi di tonnellate, di cui il settore dei trasporti ha rappresentato quasi il 19%. Dal picco raggiunto nel 2001 dopo un decennio di crescita, i volumi di emissioni di CO2 nel settore dei trasporti in Giappone sono diminuiti costantemente, principalmente a causa dell'efficienza del carburante nelle autovetture e della maggiore efficienza nella distribuzione delle merci. L'industria automobilistica continuerà a promuovere vigorosamente la riduzione delle emissioni di CO2 nel trasporto stradale migliorando ulteriormente il carburante dei veicoli ed espandendo l'offerta sul mercato dei veicoli di prossima generazione.

Since 2009, when the government's tax incentive/subsidy programs for the purchase of eco-friendly vehicles were first introduced, new registrations of (so-called in Japan) next-generation vehicles—including hybrid, plug-in hybrid, electric, fuel cell, clean diesel, and other new-energy vehicles, have been steadily increasing. As a result of each automaker's efforts to develop a range of such models, the share of next-generation vehicles in new passenger car registrations in 2018 reached nearly 38%. The more widespread use of these vehicles requires not only further advances in vehicle and related technologies, but also, among other government initiatives, the establishment of the necessary fuel/energy supply infrastructures and the continued provision of purchasing incentives.

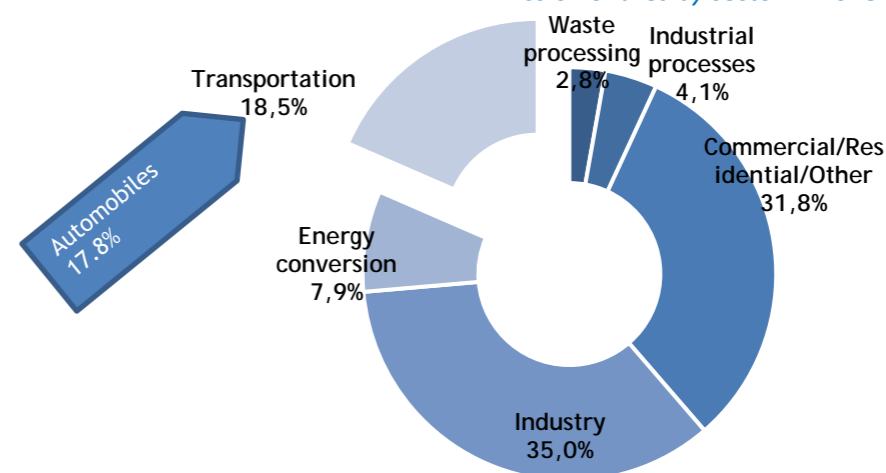
In 2018 Japan's CO2 emissions reached 1.14 billion tons of which the transportation sector accounted for nearly 19%. Since peaking in 2001 following a decade of growth, CO2 emission volumes in Japan's transport sector have steadily declined, thanks to increased fuel efficiency in passenger cars and greater efficiency in goods distribution. The automobile industry will continue to vigorously promote CO2 emissions reduction in road transport by further improving vehicle fuel efficiency and expanding the market supply of next-generation vehicles.

Fonte/Source: JAMA

Obiettivi di efficienza media del carburante delle nuove autovetture (km/L)
Average fuel efficiency target for new passenger cars (km/L)

2016 actual value	19,2 km/L
2020 target value	20,3 km/L
2030 target value	25,4 km/L

Emissioni CO2, quote per settore CO2
Emission Shares by sector in 2018



CINA - Mercato ad alimentazione alternativa / CHINA - Alternative fuelled vehicles sales

	2019	Δ 19/18		GENNAIO/SETTEMBRE 2020	Δ 20/19
Produzione di New Energy Vehicles	1.242.000	-2,3%	Produzione di New Energy Vehicles	738.000	-18,7%
BEV	1.020.000	3,4%	BEV	568.000	-22,9%
PHEV	220.000	-22,5%	PHEV	170.000	-0,4%
Fuel Cell	2.833	85,5%	Fuel Cell	570	-56,7%
Vendite di New Energy Vehicles	1.206.000	-4,0%	Vendite di New Energy Vehicles	734.000	-17,7%
BEV	972.000	-1,2%	BEV	579.000	-18,6%
PHEV	232.000	-14,5%	PHEV	154.000	-13,9%
Fuel Cell	2.737	79,2%	Fuel Cell	579	-53,7%



Per anni le Case automobilistiche cinesi sono state in grado di prosperare con generosi sussidi governativi, grazie agli sforzi del Governo cinese per ridurre le emissioni di carbonio e l'inquinamento, ma dopo l'annuncio delle Autorità di ridurre di circa il 50% i sussidi nazionali per i NEV (new energy vehicles), le vendite sono crollate nell'ultima parte dell'anno. Il taglio del sussidio ha prodotto un impatto negativo sui produttori di NEV e ha danneggiato la redditività del settore. Per sostenere i consumi interni, colpiti dall'epidemia di coronavirus, il Governo cinese ha prolungato gli incentivi statali per l'acquisto di veicoli elettrici ricaricabili e a idrogeno (per un importo non superiore a 39mila euro) fino alla fine del 2022.

Nei primi 9 mesi del 2020 in UE28/EFTA sono state immatricolate 769mila nuove autovetture BEV+PHEV+FC (+49%), superando i volumi della domanda in Cina, 734.000 (-18%). In un momento come questo, l'accelerazione del mercato elettrico europeo ha superato le aspettative.

La Cina sta cercando di diventare il primo mercato al mondo di veicoli elettrici, con l'obiettivo di espandere anche all'estero i veicoli elettrici di produzione cinese. L'industria cinese è in grado di controllare tutta la catena di fornitura a partire dalle materie prime, un vantaggio determinante per sfidare i concorrenti.

L'UE è impegnata a sostenere le iniziative per intercettare parte della catena del valore della fornitura e recuperare anche il ritardo sull'idrogeno, espandendo la catena del valore dalla produzione al trasporto, allo stoccaggio e al consumo.

For years, Chinese carmakers have been able to thrive with generous government subsidies, thanks to the Chinese government's efforts to reduce carbon emissions and pollution, but after the authorities announced to cut subsidies by about 50% for NEVs (new energy vehicles), sales plummeted in the last part of the year. The subsidy cut had a negative impact on NEV producers and hurt the profitability of the sector. To support domestic consumption, affected by the coronavirus epidemic, the Chinese government has extended state incentives for the purchase of rechargeable and hydrogen electric vehicles (for an amount not exceeding 39 thousand euros) until the end of 2022. In the first 9 months of 2020, 769 thousand new BEV + PHEV + FC cars were registered in the EU28 / EFTA (+ 49%), exceeding the volumes of demand in China, 734,000 (-18%). At a time like this, the acceleration of the European electricity market has exceeded expectations. China is looking to become the world's leading electric vehicle market, with the aim of expanding Chinese-made electric vehicles overseas. The Chinese industry is able to control the entire supply chain starting from raw materials, a decisive advantage to challenge competitors. The EU is committed to supporting initiatives to intercept part of the supply value chain and also catch up on hydrogen by expanding the value chain from production to transport, storage and consumption.

DOMANDA ECV PER MACRO AREA / ECV SALES BY MACRO AREA

Vendite/Sales: ECV (BEV+PHEV+FC)



Nel 2019 in UE/EFTA/UK il mercato di auto ricaricabili registra una crescita del 45,5% sul 2018, grazie ad oltre 564mila nuove registrazioni.

Gli USA, con circa 332mila light vehicles ECV venduti, registrano una lieve flessione dello 0,4% sul 2018. Infine la Cina, il primo mercato di veicoli elettrici nel mondo, con 1.206.000 NEV venduti, risulta in flessione del 4%.

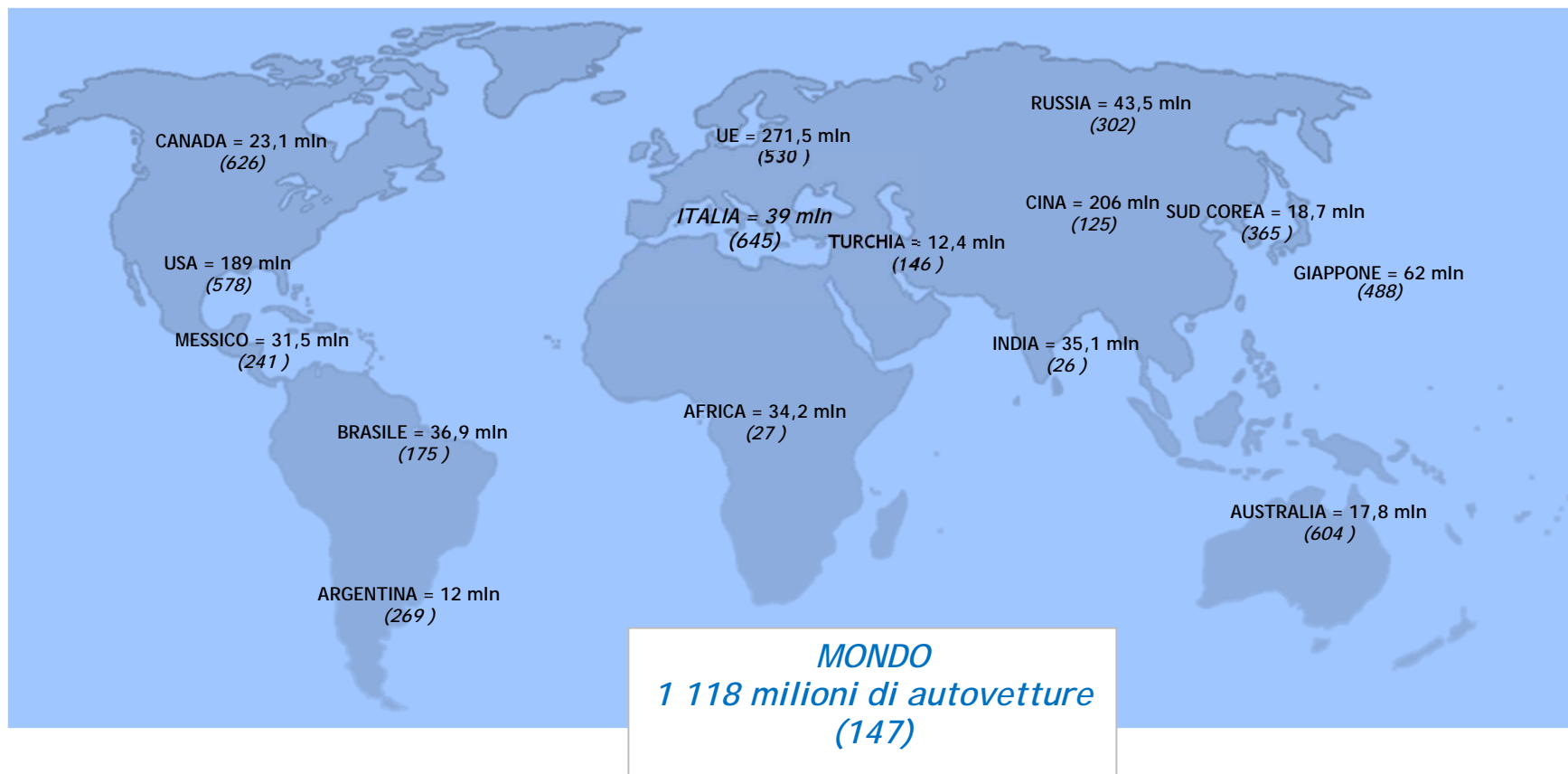
Nel 2020 la crisi del mercato europeo delle autovetture determina una riduzione delle vendite del 30%, ma il comparto delle auto ricaricabili, sostenuto dagli incentivi, va in controtendenza e nei primi 9 mesi 2020 raddoppia i volumi a 769mila nuove registrazioni (+103% su gennaio-settembre 2019), diventando il primo mercato del mondo, davanti alla Cina che si ferma a 734mila nuove registrazioni, in calo del 18%. Anche il mercato USA dei light vehicles ricaricabili rallenta del 20% e si ferma a 198mila unità.

In 2019 in EU/EFTA/UK the new electric chargeable car market recorded a 45.5% growth on 2018, thanks to over 564 thousand new registrations. The USA, with approximately 332 thousand ECV light vehicles sold, recorded a slight decline of 0.4% on 2018. Finally, China, the leading electric vehicle market in the world, with 1,206,000 NEVs sold, is down by 4%.

In 2020, the European car market crisis determines a 30% reduction in sales, but the electric chargeable car sector, supported by incentives, goes against the trend and in the first 9 months of 2020 doubles volumes to 769 thousand new registrations (+103% on January-September 2019), becoming the first market in the world, ahead of China which stops at 734 thousand new registrations, down by 18%. The US market of chargeable light vehicles also slows down by 20% and stops at 198 thousand units.

Parco autovetture mondiale a fine 2018 / Worldwide car fleet at the end of 2018

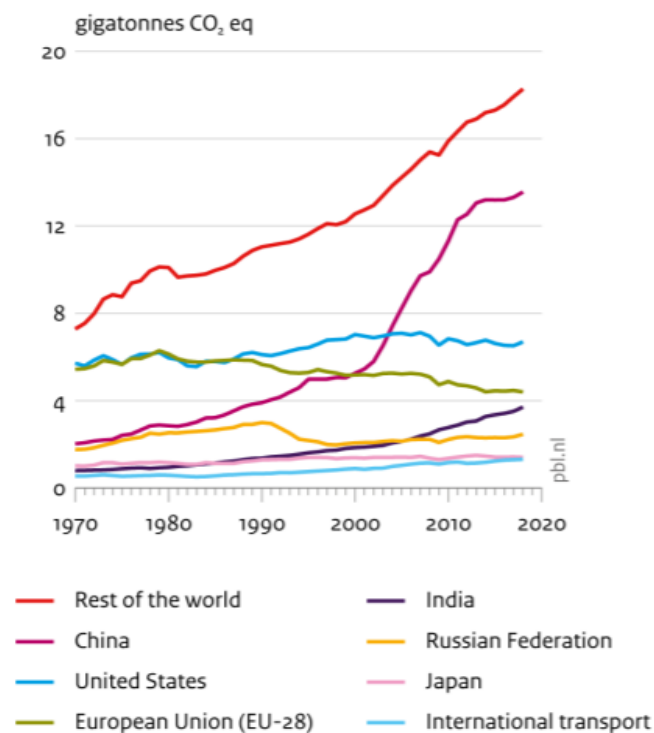
milioni di autovetture circolanti e n° di autovetture/1000 abitanti (*in corsivo*)
million of cars registered e N° cars/1000 inhabitants (*in italics*)



Emissioni globali di Gas Serra / Global emission GHG

Trend 1970-2018

Top emitting countries and the EU



Source: EDGAR v5.0 FT2018 (without land-use change).
both: F-gas: EDGAR v4.2 FT2018; incl. savanna fires.

Le emissioni globali di gas a effetto serra (GHG) sono aumentate dell'1,5% all'anno, nell'ultimo decennio, con solo un lieve rallentamento dal 2014 al 2016. Nel 2018, la crescita delle emissioni globali di gas a effetto serra è ripresa a un tasso del 2,0% all'anno, raggiungendo 51,8 gigatonnellate di CO₂ equivalente (GtCO₂ eq)

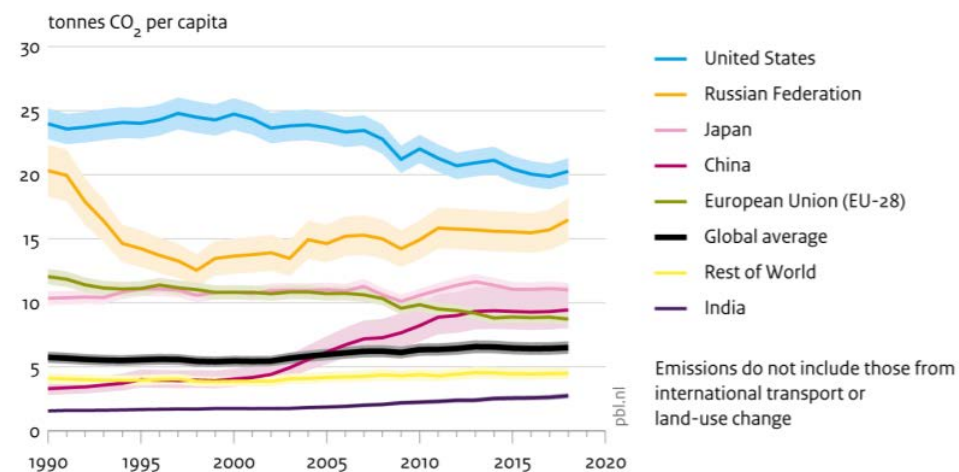
Le emissioni di gas a effetto serra nel 2018 sono state del 57% circa superiori rispetto al 1990 e del 43% rispetto al 2000. I cinque maggiori paesi emittenti e l'Unione europea, insieme, rappresentavano il 62% a livello globale. Nel 2018 si è registrato un reale aumento delle emissioni in quattro di questi paesi: in Cina (+1,9%), India (+5,5%), Stati Uniti (+ 2,7%) e Federazione Russa (+5,1%), mentre le emissioni sono diminuite nell'Unione Europea (-1,5%) e in Giappone (-1,2%). Nel 2018, la Cina ha contribuito per il 26% alle emissioni globali di gas serra (e per circa il 30% alle emissioni globali di CO₂), seguita da USA per il 13%, UE 9%, India 7%, Russia 4,8% e Giappone 2,7%.

Il trasporto stradale produce emissioni di GHG per l'11,9% del totale (dato 2016, Climate Watch).

Global greenhouse gas (GHG) emissions have increased by 1.5% annually over the past decade, with only a slight slowdown from 2014 to 2016. In 2018, growth in global greenhouse gas emissions recovered at a rate of 2.0% per year, reaching 51.8 gigatonnes of CO₂ equivalent (GtCO₂ eq) Greenhouse gas emissions in 2018 were about 57% higher than in 1990 and 43% higher than in 2000. The five largest emitting countries and the European Union together accounted for 62% globally. In 2018 there was a real increase in emissions in four of these countries: in China (+ 1.9%), India (+ 5.5%), the United States (+ 2.7%) and the Russian Federation (+ 5.1%), while emissions decreased in the European Union (-1.5%) and Japan (-1.2%). In 2018, China contributed 26% to global greenhouse gas emissions (and about 30% to global CO₂ emissions), followed by the US for 13%, EU 9%, India 7%, Russia 4, 8% and Japan 2.7%. Road transport produces 11.9% of the total GHG emissions (2016 data, Climate Watch).



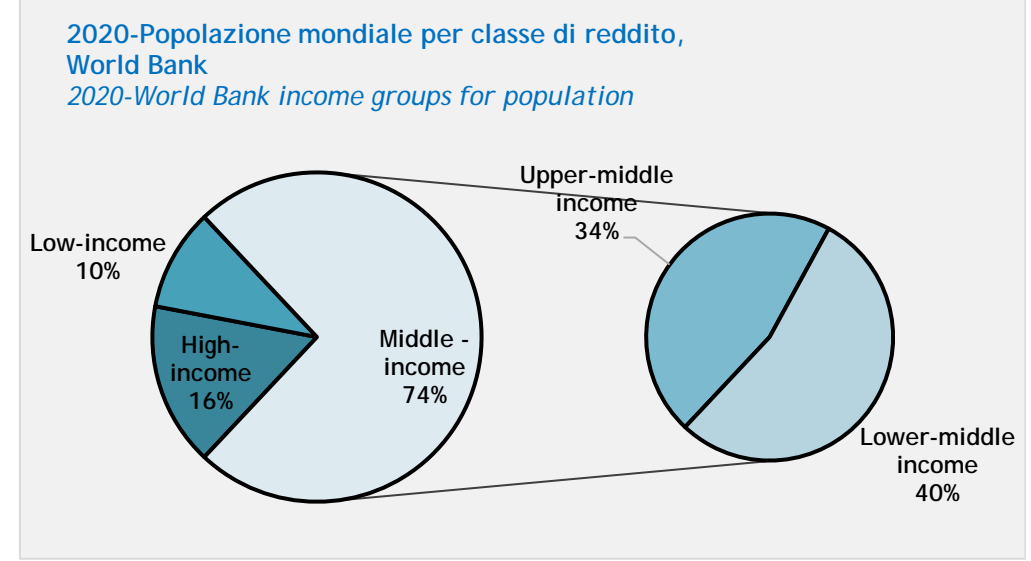
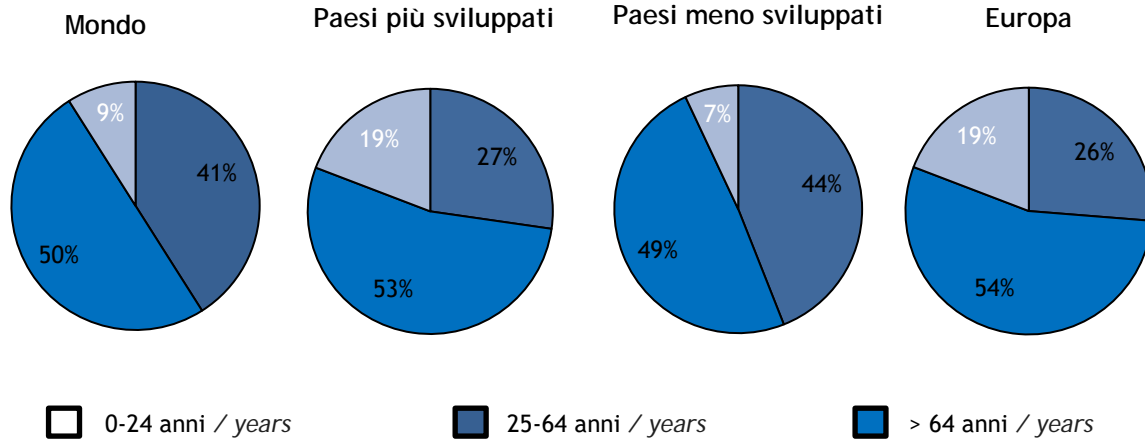
Greenhouse gas emissions, per capita, per country and region



Source: UNPD; EDGAR v5.0 (EC-JRC/PBL, 2019) FT2018; incl. savanna fires FAO; F-gas: EDGAR v4.2 FT2018

Le dinamiche demografiche / Demographic dynamics

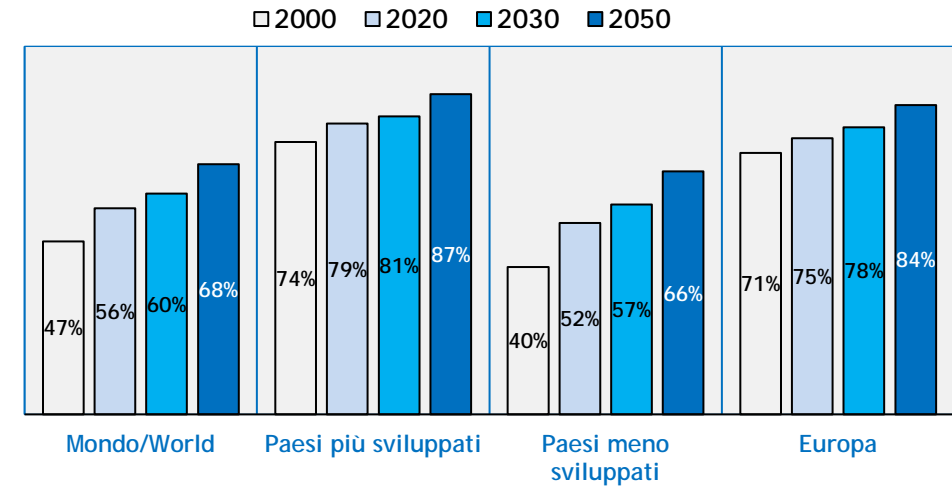
Proiezioni al 2020 della popolazione mondiale per gruppi di età
 Projections at 2020 of the world by age groups



Popolazione mondiale / World population
 (proiezioni: medium variant)



Popolazione urbana / Urban population
 in % sul totale / in % on total



Fonte: ANFIA su dati Nazioni Unite (<https://population.un.org>)

Megacities

Le dieci più grandi città del mondo nel 2020 e nel 2030 / *The world's ten largest cities in 2020 and 2030*

Rank	Megacities nel 2020	abitanti(mn)	Megacities nel 2030	abitanti(mn)
1	Tokyo, Giappone	37,47	Delhi, India	38,94
2	Delhi, India	28,51	Tokyo, Giappone	36,57
3	Shanghai, Cina	25,58	Shanghai, Cina	32,87
4	São Paulo, Brasile	21,65	Dhaka, Bangladesh	28,08
5	Ciudad de México (Mexico City), Messico	21,58	Al-Qahirah (Cairo), Egitto	25,52
6	Al-Qahirah (Cairo), Egitto	20,08	Mumbai (Bombay), India	24,57
7	Mumbai (Bombay), India	19,98	Beijing, Cina	24,28
8	Beijing, Cina	19,62	Ciudad de México (Mexico City), Messico	24,11
9	Dhaka, Bangladesh	19,58	São Paulo, Brasile	23,82
10	Kinki M.M.A. (Osaka), Giappone	19,28	Kinshasa, Repubblica del Congo	21,91

Nel 2019 si stima che il 56% della popolazione mondiale viva in insediamenti urbani. Entro il 2030, le aree urbane dovrebbero ospitare il 60% degli abitanti e una persona su tre vivrà in città con almeno mezzo milione di abitanti. Comprendere le tendenze chiave dell'urbanizzazione che potrebbero svilupparsi nei prossimi anni è cruciale per l'attuazione dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile, incluso l'obiettivo di sviluppo sostenibile "11", per creare città e insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili.

In 2019, an estimated 56% of the world's population lived in urban settlements. By 2030, urban areas are projected to house 60% of people globally and one in every three people will live in cities with at least half a million inhabitants. Understanding the key trends in urbanization likely to unfold over the coming years is crucial to the implementation of the 2030 Agenda for Sustainable Development, including Sustainable Development Goal "11", to make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable.

Città con oltre 10 milioni di abitanti sono spesso definite "megalopoli" e sono 34 nel 2020 e si stima aumenteranno a 43 nel 2030.

Cities with over 10 million inhabitants are often referred to as "megacities" and it is estimated that they are 34 in 2020 and that they will increase to 43 in 2030.

Nel 2030, si stima che 752 milioni di persone vivrà in città con almeno 10 milioni di abitanti, pari all'8,8% della popolazione globale. Le megalopoli creano ricchezza, generano occupazione e guidano il progresso umano. Allo stesso tempo, le grandi città sono anche responsabili del cambiamento climatico, della disuguaglianza e del crollo delle strutture familiari tradizionali.

In 2030, it is estimated that 752 million people will live in cities with at least 10 million inhabitants, or 8.8% of the global population. megacities create wealth, generate jobs and drive human progress. At the same time, big cities are also responsible for climate change, inequality and the collapse of traditional family structures.



La pandemia di Covid-19 potrebbe scombinare i trend legati all'urbanizzazione?

Il lavoro da casa rende possibile avere la residenza anche lontana dalla sede di lavoro, magari in città con costi per l'abitazione più contenuti, senza spese per gli spostamenti quotidiani e senza stress da pendolarismo.

Se da una lato la dimensione di una vita più lenta affascina, dall'altro il deficit di servizi e infrastrutture non adeguate preoccupa. La questione è aperta.

Could the Covid-19 pandemic upset the trends linked to urbanization? Working from home makes it possible to have a residence even away from the workplace, perhaps in the city with lower costs for housing, without expenses for daily travel and without commuting stress. If on the one hand the dimension of a slower life is fascinating, on the other the deficit of inadequate services and infrastructures is worrying. The question is open.

I principali Indicatori Economici / Main Economic Indicators

variazioni % / chg %

		2018	2019	PROIEZIONI FMI		2018	2019	PROIEZIONI FMI	
				2020	2021			2020	2021
		<i>PIL / Real GDP</i>				<i>Prezzi al consumo / Consumer prices</i>			
Paesi avanzati	USA	3,0	2,2	-4,3	3,1	2,4	1,8	1,5	2,8
	Giappone	0,3	0,7	-5,3	2,3	1,0	0,5	-0,1	0,3
	Germania	1,5	0,6	-6,0	4,2	2,0	1,3	0,5	1,1
	Francia	1,8	1,5	-9,8	6,0	2,1	1,3	0,5	0,6
	UK	1,3	1,5	-9,8	5,9	2,5	1,8	0,8	1,2
	Italia	0,8	0,3	-10,6	5,2	1,2	0,6	0,1	0,6
	Spagna	2,4	2,0	-12,8	7,2	1,7	0,7	-0,2	0,8
Paesi emergenti	Cina	6,7	6,1	1,9	8,2	2,1	2,9	2,9	2,7
	Indonesia	5,2	5,0	-1,5	6,1	3,3	2,8	2,1	1,6
	Thailandia	4,2	2,4	-7,1	4,0	1,1	0,7	-0,4	1,8
	India	6,1	4,2	-10,3	8,8	3,4	4,8	4,9	3,7
	Malaysia	4,8	4,3	-6,0	7,8	1,0	0,7	-1,1	2,4
	Messico	2,2	-0,3	-9,0	3,5	4,9	3,6	3,4	3,3
	Russia	2,5	1,3	-4,1	2,8	2,9	4,5	3,2	3,2
	Turchia	3,0	0,9	-5,0	5,0	16,3	15,2	11,9	11,9
	Argentina	-2,6	-2,1	-11,8	4,9	34,3	53,5
	Polonia	5,3	4,1	-3,6	4,6	1,6	2,3	3,3	2,3
	Brasile	1,3	1,1	-5,8	2,8	3,7	3,7	2,7	2,9
WORLD	3,5	2,8	-4,4	5,2					

Fonte/Source: FMI, World Economic Outlook (Ottobre/October 2020)