

**Nel 2019 cresce l'economia del 2,3% negli Stati Uniti e dell'1,5% in Canada; nulla invece la crescita in Messico, secondo le stime del FMI.**

***Nell'area del Nord America calano le vendite e la produzione di autoveicoli. Si ridimensiona soprattutto il segmento delle autovetture.***

Secondo le stime del Fondo Monetario Internazionale (FMI), nel 2019 cresce l'economia del 2,3% negli Stati Uniti e dell'1,5% nel Canada; nulla invece la crescita in Messico.

Riportiamo in sintesi gli avvenimenti che hanno contraddistinto il 2019.

Il 2019 è stato il terzo anno della Presidenza Trump. Dopo le elezioni di Mid-Term nel novembre 2018, il Congresso vede una maggioranza Democratica alla Camera e Repubblicana al Senato. La diversità di vedute tra i partiti è accesa, oltre che dalle rispettive posizioni tradizionali, dal rapido avvicinarsi delle elezioni del novembre 2020. La campagna elettorale è già entrata nel vivo. La politica estera americana sotto la guida del Presidente Trump si è caratterizzata per un approccio volto a riesaminare gli esistenti strumenti di cooperazione, sia sul piano bilaterale sia su quello multilaterale, alla luce di aggiornate valutazioni circa l'impatto per la sicurezza e gli interessi degli Stati Uniti. Tale approccio si è tradotto nella rinegoziazione dell'accordo commerciale con Messico e Canada, nell'apertura di negoziati commerciali con i principali partner, tra cui Unione Europea, Giappone, Corea del Sud e Cina e nell'applicazione di tariffe commerciali in specifici settori. L'Amministrazione ha fatto ripetutamente ricorso allo strumento delle sanzioni nel quadro delle campagne di pressione nei confronti di Paesi come Russia, Iran, Cuba, Nicaragua e Venezuela. In molti casi, tali sanzioni - che godono in larga misura di un sostegno bipartisan da parte del Congresso - hanno effetti secondari per società o entità di Paesi terzi.

La Casa Bianca ha presentato la sua proposta di budget per l'anno fiscale 2020 che, come di consueto, si estende su un orizzonte di dieci anni fino al 2029. Il documento ricalca l'impostazione dello scorso anno, prospettando uno dei maggiori tagli alla spesa pubblica mai registrati, cui corrisponde un consistente aumento delle spese destinate a difesa e sicurezza interna. Sul versante delle entrate, la proposta non prevede aumenti di imposte, ma rende permanente la riduzione del prelievo fiscale approvata nel 2017. (Fonte: MAE, Informercomatiesteri.com)

Trump è il terzo presidente ad essere incriminato in un procedimento d'**impeachment** in tutta la storia degli Stati Uniti. Donald Trump è stato assolto dai due capi d'accusa (abuso di potere e ostruzione al Congresso) nella votazione finale del Senato del 5 febbraio. Ha subito sì l'impeachment alla Camera, che funge da procura o pubblica accusa, ma non la condanna finale nell'altro ramo del Congresso che funge da tribunale giudicante; quindi Trump non è destituito dal suo incarico.

A dicembre 2019, l'accordo commerciale **USMCA** (United States-Mexico-Canada) che sostituisce l'accordo nordamericano per il libero scambio, NAFTA<sup>1</sup>, è stato firmato dai Governi di USA, Messico e Canada (ratificato solo dai primi due).

Rispetto al NAFTA, USMCA aumenta le normative ambientali e del lavoro e incentiva una maggiore produzione interna di auto e camion. I cambiamenti più rilevanti dunque riguardano l'auto: la percentuale delle parti di automobili da produrre in Nord America per poter beneficiare di zero tariffe passa dal 62,5% al 75% e ha lo scopo di rafforzare le capacità produttive dei tre Paesi e di aumentare la forza lavoro automobilistica; il 40% del valore delle auto e il 45% del valore dei furgoni, ma in questa categoria rientrano anche pickup e SUV, deve essere realizzato in fabbriche che pagano salari di almeno 16 dollari l'ora, cosa che avviene in USA e in Canada, ma non in Messico; almeno il 70% degli acquisti di acciaio e alluminio di un produttore di veicoli deve provenire dal Nord America.

<sup>1</sup> Nafta è in vigore dal 1° gennaio 1994

A metà gennaio 2020, è stata firmata la **pace commerciale con la Cina**, la cosiddetta fase uno, che pone fine a diciotto mesi di guerra commerciale, iniziata a marzo 2018. Pechino si è impegnata ad acquistare maggiori prodotti americani per 200 miliardi di dollari in due anni. Tra gli impegni di spesa cinesi spiccano: 80 miliardi di maggiori acquisti di prodotti manifatturieri made in Usa, 50 miliardi di forniture energetiche, 32 miliardi di prodotti agroalimentari, 40 miliardi di spesa legata ai servizi. Una cifra enorme che - se rispettata - farà diminuire il saldo commerciale con gli Usa di quasi 300 miliardi di dollari. Da parte americana, per raggiungere l'accordo, Trump ha acconsentito a non aumentare i dazi su 162 miliardi di dollari di esportazioni cinesi a metà dicembre, e a tagliare a metà il 15% dei dazi esistenti su altri 120 miliardi di prodotti cinesi. Tuttavia restano in vigore dazi del 25% su 250 miliardi di dollari di esportazioni cinesi. Restano fuori dall'intesa i capitoli "Huawei" sulle reti 5G e quelli dei sussidi di stato all'industria cinese, rimandati alla "seconda fase", il secondo accordo commerciale con la Cina.

**Trade Stati Uniti.** Le azioni dell'Amministrazione Trump sul **commercio di beni e servizi** si prefiggono la riduzione dell'enorme disavanzo commerciale degli Stati Uniti, che nel 2018 aveva raggiunto comunque il livello record di \$627,7 miliardi. Nel 2019 il deficit è sceso a \$616,8 miliardi, \$10,9 miliardi in meno dell'anno prima. L'export ha raggiunto i \$2.499,8 miliardi, inferiore di €1,5 miliardi rispetto al 2018, mentre l'import ha raggiunto i \$3.116,5 miliardi, \$12,5 miliardi in meno del valore del 2018.

Il **disavanzo commerciale** è il risultato di un **deficit nel trade delle merci** di \$866 miliardi e un **avanzo nel trade dei servizi** di \$249,2 miliardi. Il deficit commerciale vale il 2,9% del Pil.

**Il trade merci vale \$1.653 miliardi di export e \$2.519 miliardi di import.**

Il **trade merci** mostra un surplus, in valore, con Centro e Sud America, Hong Kong, Paesi Bassi, Australia, Belgio, Brasile e Regno Unito, mentre **registra i maggiori disavanzi con Cina (\$345,6 miliardi), Unione Europea (\$177,9 miliardi), Messico (\$101,8 mld), Giappone (\$69 mld), Germania (\$67,2 mld), Irlanda (\$52,7 mld) e Italia (\$33,4 mld).**

Le azioni protezionistiche del Governo americano sono state soprattutto indirizzate contro la Cina e il suo potere di penetrazione nei mercati internazionali e sono volte ad impedire che la Cina arrivi a guidare la leadership mondiale in vari settori tecnologici entro il 2025. **Nel 2019, l'applicazione di dazi doganali verso la Cina ha consentito una diminuzione del disavanzo commerciale rispetto all'anno precedente (risparmiati \$73,9 mld).**

L'**Unione europea** si conferma il partner commerciale principale degli Stati Uniti, con un interscambio di \$851,9 mld (+5,8% rispetto al 2018), pari a importazioni per \$514,9 mld (+5,7%) ed esportazioni per \$337 mld (+5,9%), **un attivo commerciale per l'UE di \$177,9 miliardi** (9,2 miliardi in più del 2018), **di cui \$67,2 miliardi per la Germania.**

**Nel 2019 l'interscambio di beni con l'Italia** (\$80,9 mld di import+export) ha registrato un incremento del 4,4% rispetto al 2018. Gli USA hanno importato beni dall'Italia per \$57,2 mld e hanno esportato per \$23,8 mld, i flussi hanno registrato entrambi un incremento del 4,4%.

Nel 2019 il **settore Automotive degli Stati Uniti** ha generato esportazioni verso il mondo per un valore di 161,8 miliardi di dollari e importazioni per un valore di 376,1 miliardi, con un disavanzo di 214 miliardi di dollari, determinato soprattutto dalla "dipendenza degli USA" dalle importazioni da Messico (per \$136,7 miliardi) e Canada (per \$59,8 miliardi), seguite da quelle da Giappone (\$54 mld) e Germania (\$27,5 mld). Per prodotto risultano per le autovetture \$55 mld di export e \$175 mld di import (-\$120 mld di saldo); per i trucks, bus, special purpose vehicles \$23 mld di export e \$46 mld di import (-\$23 mld di saldo); per parti e motori \$83 mld di export e \$155 mld di import (-\$72 mld di saldo).

### ► Produzione

Nel 2019, in **Nord America**<sup>2</sup> (NA) sono state prodotte 4,35 milioni di **autovetture** (escluso i light truck), in calo del 13%. Si tratta di un comparto che vale solo il 27% del totale dei light vehicles (cars+light truck) prodotti nell'area. Negli Stati Uniti sono state prodotte 2,52 milioni di autovetture (-10%), in Messico 1,37 milioni (-13%) e in Canada 461mila (-30%).

Nell'area nordamericana domina il comparto dei "**light trucks**" con oltre il 50% della produzione globale. Ricordiamo che questa tipologia di veicolo sostituisce sempre più il "prodotto" autovettura tra i clienti nordamericani. I volumi produttivi toccano gli 11,84 milioni di unità (-0,1%): in crescita in Messico (+2,7% e 2,39 milioni di light trucks) e in Canada (+6,5% e 1,44 milioni di light trucks). La produzione USA vale 8 milioni di light trucks, -2% sul 2018.

Il segmento **light vehicle** (LV=cars+light trucks) ha totalizzato un volume produttivo domestico di 16,19 milioni di unità (-4,1%).

Gli **autocarri medi-pesanti** prodotti in Nord America sono stati 588mila, con un aumento annuale dei volumi dell'8%, dopo l'importante aumento del 18% nel 2018 sul 2017.

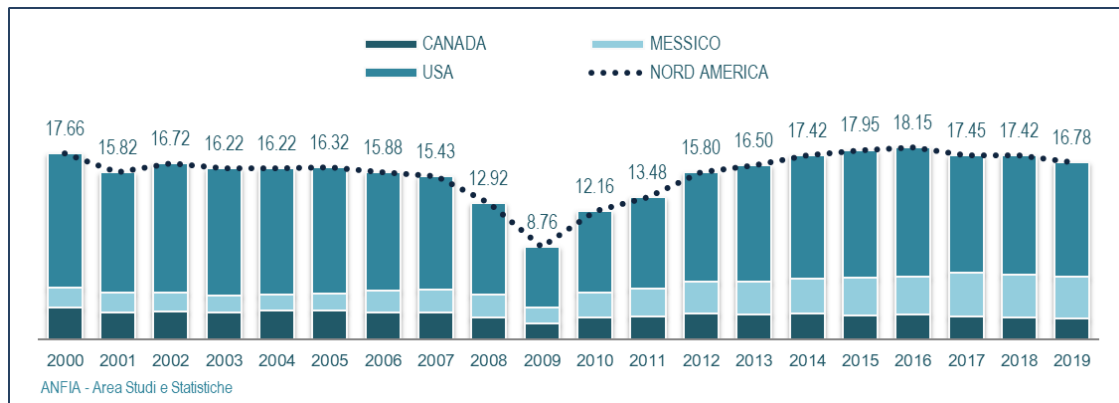
Complessivamente negli stabilimenti dell'area sono usciti 16,78 milioni di autoveicoli (-0,2% sul 2018)

Le **Big Three** (FCA, Ford, GM), con 7,99 milioni di MV<sup>3</sup> (-7,5% sul 2018, un calo doppio rispetto al mercato), rappresentano il 48% della produzione complessiva dell'area: FCA ha una quota produttiva del 14,4%, con volumi in flessione del 6%, Ford e GM hanno quote rispettivamente del 16,2% (con un calo annuale del 6%) e del 17% (-10% i volumi).

I costruttori giapponesi, con il 33% della produzione nell'area NA, registrano una flessione del 5%. I costruttori coreani, con una quota del 5%, hanno segnato un aumento del 3% dei volumi prodotti; la produzione dei brand tedeschi vale l'8% della produzione di MV, +4% su base annua.

### NORD AMERICA - PRODUZIONE AUTOVEICOLI PER PAESE

Milioni di unità



Gli **STATI UNITI** rappresentano il sito produttivo più importante dell'area NA, pari al 65% della produzione complessiva del 2019, con 10,88 milioni di autoveicoli (-3,7%).

La produzione di light vehicle è stata di 10,54 milioni di unità, -4%, mentre le sole autovetture prodotte sono state 2,52 milioni (-10%) e i light truck 8 milioni (-2%). La produzione di autovetture è prevista diminuire ulteriormente e alcune case come GM e Ford intendono ridurre i modelli di auto o addirittura uscire dal segmento. D'altronde le preferenze dei consumatori si rivolgono a modelli di grandi dimensioni, favorite dal prezzo contenuto dei carburanti e dalla sicurezza che i veicoli "grandi" danno. Allo stesso tempo il finanziamento per l'acquisto di SUV e Pick-Up si allunga nei tempi, allontanando l'automobilista dal mercato.

Lo stabilimento di assemblaggio Sterling Heights di FCA nel Michigan produrrà la prossima generazione del Dodge Journey invece che in Messico. FCA avrà tutti e tre i suoi stabilimenti statunitensi nelle immediate vicinanze, consentendo loro di condividere le spese di produzione in modo più uniforme e ridurre i costi. FCA ha inoltre investito 1 miliardo di dollari negli stabilimenti del Michigan e dell'Ohio per accogliere i nuovi modelli Jeep.

<sup>2</sup> Nord America (USA, Canada, Messico)

<sup>3</sup> MV (Motor Vehicles) = Autoveicoli (Auto, Light Trucks, Autocarri)

La produzione di “autocarri medi e pesanti” in USA è ammontata a 349mila unità, in aumento del 6%.

L’industria automotive statunitense possiede una forza lavoro esperta e qualificata, infrastrutture industriali ben sviluppate che si prestano a una produzione ad alto valore aggiunto, una rete di fornitura e di logistica di supporto alla produzione.

Gli alti costi di produzione agiscono da deterrente per la produzione di veicoli a minore margine di profitto, il mercato saturo limita il potenziale di crescita dei volumi produttivi e le tensioni commerciali con altri importanti mercati manifatturieri stanno offuscando le prospettive di produzione, aumentando potenzialmente i costi o riducendo l’accesso alle forniture. Allo stesso tempo gli Stati Uniti posseggono un forte background tecnologico, che consente di guardare senza problemi alle nuove aree del settore come la guida autonoma e i nuovi sistemi di mobilità.

Il piano dell’amministrazione Trump di congelare le emissioni e gli standard di risparmio di carburante minaccia l’adozione di veicoli elettrici nel Paese.

In **CANADA**, la produzione di autovetture, oltre 461mila unità, ha subito una flessione del 30% rispetto al 2018, mentre quella dei *light truck*, 1,44 milioni unità, è cresciuta del 6,5%. La produzione di autocarri medi e pesanti registra invece un aumento del 14% (23.900 nuove registrazioni). Nel complesso, in Canada, sono stati prodotti 1,92 milioni di veicoli (-5%).

La crescita dell’economia canadese è prevista attestarsi a +1,5% nel 2019 e a +1,8% sia nel 2020 sia nel 2021 (proiezioni FMI).

Il **MESSICO** è diventato il primo produttore *automotive* in America Latina nel 2014, superando il Brasile, e il sesto maggior produttore al mondo nel 2018, superando la Corea del Sud, grazie al basso costo della manodopera, attirando costruttori e *OEM* che hanno investito nell’industria auto messicana per competere nel mercato nordamericano. Dopo il record produttivo nel 2017 di 4,07 milioni di autoveicoli (+13% sul 2016), la produzione nel 2018 ha segnato un nuovo record con 4,10 milioni di autoveicoli (+1% sul 2017%). Nel 2019 si registra una contrazione del 3,1% dei volumi produttivi, scesi a 3,97 milioni di autoveicoli. Il segmento delle autovetture perde il 13% dei volumi, mentre *light trucks* e autocarri medi pesanti crescono rispettivamente del 2,7% e del 10,6%.

I primi 5 produttori di autoveicoli in Messico sono nell’ordine: GM (864mila unità), Nissan (624mila), VW (600mila), FCA (560mila) e Ford (250mila).

L’87% della produzione domestica di *light vehicles* è destinato ai mercati esteri, in particolare nel Nord America (85%). Nei primi 10 mesi del 2019 sono stati esportati 2,84 milioni di *light vehicles* (-1,7%).

L’indebolimento della domanda di LV nell’area nordamericana minaccia i marchi automobilistici che producono veicoli nel paese, come General Motors Company, Nissan, Fiat-Chrysler e Volkswagen.

Il Messico beneficerà di legami commerciali più stretti con i paesi dell’America Latina e dell’Asia, fornendo strategie di diversificazione delle esportazioni che possono migliorare i profitti dei produttori di automobili. E’ probabile che i prossimi accordi di libero scambio miglioreranno ulteriormente le opportunità di esportazione di veicoli in Messico nel 2019.

L’industria automobilistica messicana sarà sostenuta nel 2020 sia dai nuovi accordi commerciali siglati con Brasile e Argentina per il commercio di veicoli leggeri in libero scambio con il Brasile e graduale con l’Argentina (in 3 anni) che portano la percentuale di contenuto locale (ICR) per le parti automobilistiche al 40% sia dall’Accordo Stati Uniti-Messico-Canada (USMCA), nonché dall’accordo globale e progressivo per il partenariato trans-pacifico, già ratificato, che fornisce l’accesso ai paesi asiatici in via di sviluppo in cui la domanda di nuovi i veicoli crescerà.

L’accordo USMCA aumenta la regola di origine per i ricambi auto al 75%. Le modifiche guideranno gli investimenti nell’auto nel settore manifatturiero dei componenti, nonché l’espansione e l’ammodernamento degli attuali impianti di produzione. Tuttavia, anche i nuovi requisiti salariali sono particolarmente sfidanti per il Messico, che ha potuto beneficiare finora di una forza lavoro più economica rispetto ai suoi vicini settentrionali.

Per rispettare i nuovi termini, i produttori di auto dovranno aumentare i salari o investire in automazione. I fornitori locali stanno aumentando i legami con le società straniere e investendo in processi sempre più complessi, che sono di aiuto nello sviluppo di competenze e conoscenze per le imprese nazionali.

Il FMI ha stimato per il 2019 una crescita nulla e per il 2020 e 2021 rispettivamente aumenti dell’1% e dell’1,6%.

NORD AMERICA - PRODUZIONE AUTOVEICOLI

PAESI	TIPO VEICOLO	2017	2018	var. % 2018/17	2019	var. % 2019/18
USA	Passenger cars (A)	3.033.216	2.785.164	-8,2	2.517.618	-9,6
	Light trucks (B)	7.876.073	8.184.822	3,9	8.018.537	-2,0
	Medium-Heavy trucks (C)	280.696	327.925	16,8	348.700	6,3
	<b>Totale Light vehicles (A+B)</b>	<b>10.909.289</b>	<b>10.969.986</b>	<b>0,6</b>	<b>10.536.155</b>	<b>-4,0</b>
	<b>Totale trucks (B+C+D)</b>	<b>8.156.769</b>	<b>8.512.747</b>	<b>4,4</b>	<b>8.367.237</b>	<b>-1,7</b>
	<b>Totale (A+B+C+D)</b>	<b>11.189.985</b>	<b>11.297.911</b>	<b>1,0</b>	<b>10.884.855</b>	<b>-3,7</b>
CANADA	Passenger cars (A)	751.048	655.896	-12,7	461.370	-29,7
	Light trucks (B)	1.424.524	1.348.932	-5,3	1.437.176	6,5
	Medium-Heavy trucks (C)	18.431	20.966	13,8	23.869	13,8
	<b>Totale Light vehicles (A+B)</b>	<b>2.175.572</b>	<b>2.004.828</b>	<b>-7,8</b>	<b>1.898.546</b>	<b>-5,3</b>
	<b>Totale trucks (B+C)</b>	<b>1.442.955</b>	<b>1.369.898</b>	<b>-5,1</b>	<b>1.461.045</b>	<b>6,7</b>
	<b>Totale (A+B+C)</b>	<b>2.194.003</b>	<b>2.025.794</b>	<b>-7,7</b>	<b>1.922.415</b>	<b>-5,1</b>
MESSICO	Passenger cars (A)	1.900.102	1.581.012	-16,8	1.369.913	-13,4
	Light trucks (B)	2.006.574	2.325.194	15,9	2.387.681	2,7
	Medium-Heavy trucks (C)	162.713	194.564	19,6	215.276	10,6
	<b>Totale Light vehicles (A+B)</b>	<b>3.906.676</b>	<b>3.906.206</b>	<b>-0,0</b>	<b>3.757.594</b>	<b>-3,8</b>
	<b>Totale trucks (B+C)</b>	<b>2.169.287</b>	<b>2.519.758</b>	<b>16,2</b>	<b>2.602.957</b>	<b>3,3</b>
	<b>Totale (A+B+C)</b>	<b>4.069.389</b>	<b>4.100.770</b>	<b>0,8</b>	<b>3.972.870</b>	<b>-3,1</b>
NAFTA	Passenger cars (A)	5.684.366	5.022.072	-11,7	4.348.901	-13,4
	Light trucks (B)	11.307.171	11.858.948	4,9	11.843.394	-0,1
	Medium-Heavy trucks (C)	461.840	543.455	17,7	587.845	8,2
	<b>Totale Light vehicles (A+B)</b>	<b>16.991.537</b>	<b>16.881.020</b>	<b>-0,7</b>	<b>16.192.295</b>	<b>-4,1</b>
	<b>Totale trucks (B+C+D)</b>	<b>11.769.011</b>	<b>12.402.403</b>	<b>5,4</b>	<b>12.431.239</b>	<b>0,2</b>
	<b>Totale (A+B+C+D)</b>	<b>17.453.377</b>	<b>17.424.475</b>	<b>-0,2</b>	<b>16.780.140</b>	<b>-3,7</b>

Fonte: Ward's Automotive reports

### » Vendite

In **Nord America** il mercato, dopo la pesante contrazione nel 2009 (appena 12,9 milioni di autoveicoli venduti), risulta in crescita costante dal 2010, nel 2014 supera i livelli del 2007 e nel 2016 consegue un nuovo record di vendite a 21,5 milioni di autoveicoli. Nel 2017, invece, le vendite rallentano e l'anno si chiude con una leggera contrazione dell'1,4%. Le nuove registrazioni del 2018 sono pressoché allineate ai valori del 2017.

Il 2019 chiude con un bilancio negativo di 382mila autoveicoli (-1,8%) rispetto al 2018, a 20,8 milioni.

Il mercato si compone di 5,98 milioni di autovetture (-11% sul 2018), 14,22 milioni di light truck (+2,5%) e 621mila autocarri medi-pesanti (+6,7%). Complessivamente i light vehicles sono 20,2 milioni (-2% sul 2018), di cui il 30% sono autovetture e il 70% light trucks. L'84% degli autoveicoli dell'area è venduto negli USA, il 9,5% in Canada e il 6,5% in Messico.

#### NORD AMERICA - Mercato autoveicoli - Numeri indice Base 2007=100

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Volumi (milioni di unità)	19.301	16.238	12.858	14.201	15.605	17.525	18.762	19.920	21.172	21.497	21.198	21.206	20.823
Numeri indici	100	84	67	74	81	91	97	103	110	111	110	110	108

Elaborazioni ANFIA su dati Ward's Auto

Negli **STATI UNITI**, il mercato ha contato 17,5 milioni di immatricolazioni (-1,2%), di cui 4,7 milioni di autovetture (-11%), 12,2 milioni di light trucks (+2,8%) e 527mila di autocarri medi-pesanti (+8%).

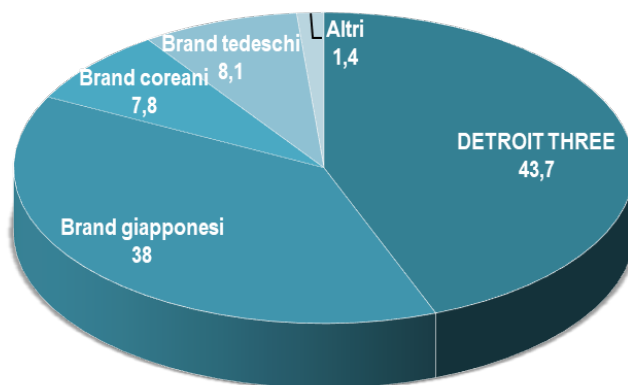
I **light vehicles** (LV<sup>4</sup>) totalizzano 16,97 milioni di nuove immatricolazioni (-1,4%). Va ridimensionandosi di anno in anno il segmento delle autovetture, che nel 2014 pesava per il 45% del mercato light vehicles (LV) e nel 2019 per il 28%. La quota del mercato di LV di produzione domestica (inteso come prodotto nell'area NAFTA) è del 78% (-0,5% sui volumi del 2018), mentre i veicoli venduti d'importazione e dunque di produzione extra NAFTA sono il 22% (-4,6%).

I Big Three registrano i seguenti risultati annuali: FCA 2,19 milioni di LV, -1,4% e il 12,9% di quota; Ford 2,34 milioni, -3,2% e il 13,8% di quota; GM 2,88 milioni, -2,5% e il 17% di quota; insieme rappresentano il 43,7% del mercato LV con 7,41 milioni di nuove registrazioni e un calo tendenziale del 2,4%.

Le vendite di marche giapponesi rappresentano il 38% del mercato totale LV; le marche coreane hanno una quota del 7,8%; le marche tedesche conquistano l'8,1%. In crescita i volumi dei brand coreani del 4,6% e dei brand tedeschi dell'1,7%, in calo, invece, i volumi dei brand giapponesi, -2,8%.

Tesla, con 190mila unità, in crescita del 18%, conquista l'1,1% del mercato, mentre Volvo, con 108mila unità e un aumento del 10%, vale lo 0,6% del mercato.

#### USA - Immatricolazioni di light vehicles per brand in %, 2019



<sup>4</sup> Light Vehicles (LV)=auto+light trucks (CUV, SUV, Van, pick-up)

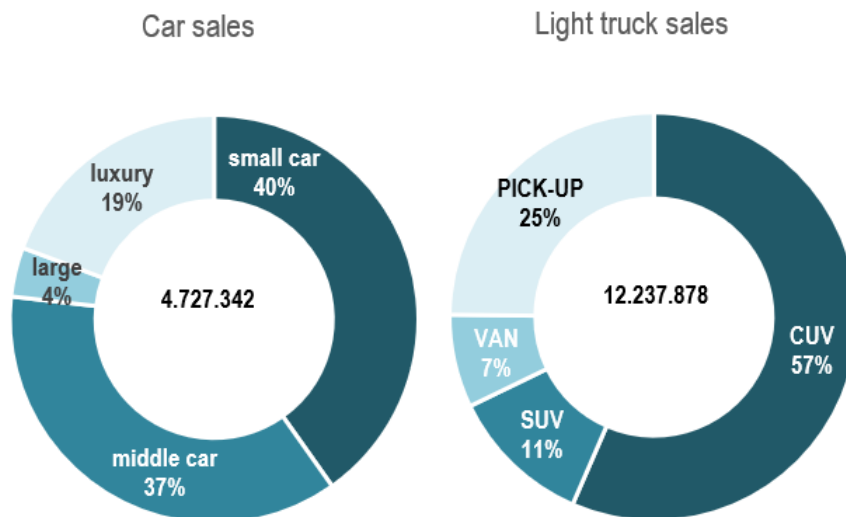
Le autovetture immatricolate sono state 4,7 milioni (-11%). Tutti i segmenti delle autovetture risultano in calo:

- Small -13,5% e una quota del 40%
- Middle -7,2% e una quota del 37%
- Large -16% e una quota del 4%
- Luxury -10,7% e una quota del 19%

Il rapido calo del mercato delle autovetture potrebbe, tuttavia, essere contrastato dalla crescente domanda di mobilità come servizio e quindi sostenuta dagli acquisti delle società.

Le vendite di light truck si compongono per il 57% di CUV, per l'11% di SUV, per il 7% di VAN e per il 25% di Pick-up. Solo le immatricolazioni di CUV e Pick-up registrano volumi in aumento rispettivamente del 3,8% e del 6%, mentre quelle di SUV e Van diminuiscono del 4%.

Usa - Immatricolazioni di light vehicles per segmento di auto e light truck in %, 2019



Nel 2019, negli Stati Uniti, sono stati immatricolati 732.891 light vehicles ad alimentazione alternativa (+9%), che valgono il 4,3% del mercato totale LV (era il 3,9% nel 2018 e il 3,3% nel 2017), di cui: 401mila ibride (+19%), 85mila ibride plug-in (-31%), 244mila BEV (+18%) e oltre 2mila fuel cell (-12%). I veicoli a zero emissioni (BEV+FC) rappresentano il 33,6% del mercato ad alimentazione alternativa e l'1,4% del mercato complessivo LV.

Tesla ha immatricolato circa 190mila LV elettrici (+18%), che rappresentano l'82% delle vendite di BEV. I modelli BEV più venduti sono Tesla Model 3 (155mila), Tesla Model X (quasi 19mila), Chevrolet Bolt (oltre 16mila), Tesla Model S (16mila) e Nissan Leaf (oltre 12mila).

I fattori più significativi che influenzano le prospettive di crescita del segmento EV sono le norme governative in ambito di mobilità sostenibile. Senza finanziamenti e impegni necessari e programmati, le case automobilistiche non sono in grado di pianificare le proprie strategie di elettrificazione; i produttori di energia non sono in grado di prevedere aumenti della domanda di energia; mentre la mancanza di incentivi, come agevolazioni fiscali e sussidi, pone i veicoli elettrici fuori portata per la maggior parte della popolazione dato il loro prezzo più elevato.

USA Immatricolazioni di light vehicles ad alimentazione alternativa, 2019



ANFIA su dati Ward's

Un mercato maturo, un consumatore sempre più indebitato e una crescente offerta di beni di seconda mano contribuiscono al rallentamento della domanda, in particolare soprattutto di autovetture. Tuttavia, SUV e crossover, molto acquistati negli ultimi anni (anche in leasing), sono oggi disponibili sul mercato dell'usato.

La crescita dell'economia USA è stimata a +2,3% nel 2019 e +2% nel 2020 dal FMI. Parliamo di un ciclo espansivo iniziato nel 2009 come il più lungo di sempre, a cui un grande contributo è stato fornito dalla politica monetaria, con sette anni di tassi reali nulli o negativi e di *Quantitative easing* e l'acquisto da parte della Fed di buoni del tesoro a lungo termine e di obbligazioni garantite da mutui.

Il buon andamento dell'economia ha sostenuto le vendite di autocarri medi-pesanti che sono aumentate del 13% nel 2017, del 20% nel 2018 e dell'8% nel 2019 e hanno riguardato in modo particolare il segmento dei pesanti (Classe 8), che vale più della metà del mercato.

La domanda di autoveicoli in **CANADA** è in calo del 3,3% con 1,97 milioni di nuove registrazioni. Anche in Canada il mercato delle autovetture diminuisce a vantaggio dei light truck. Il segmento delle vetture, in calo del 15%, vale il 26% del mercato LV e quello dei light truck il 74% (+1,6% la crescita dei volumi). Nel 2019 sono stati venduti 51.954 autocarri medi-pesanti, -1,4% sul 2018, che aveva registrato una crescita del 26% sul 2017.

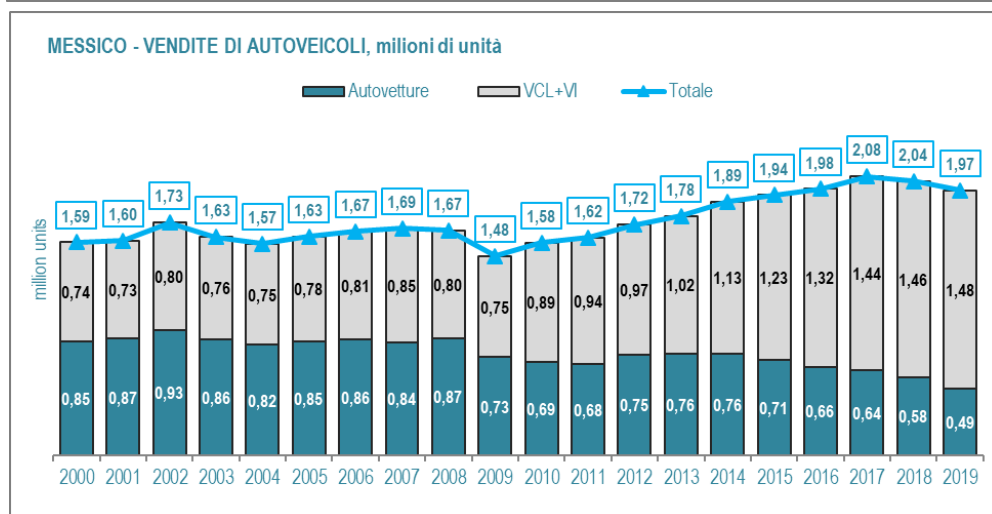
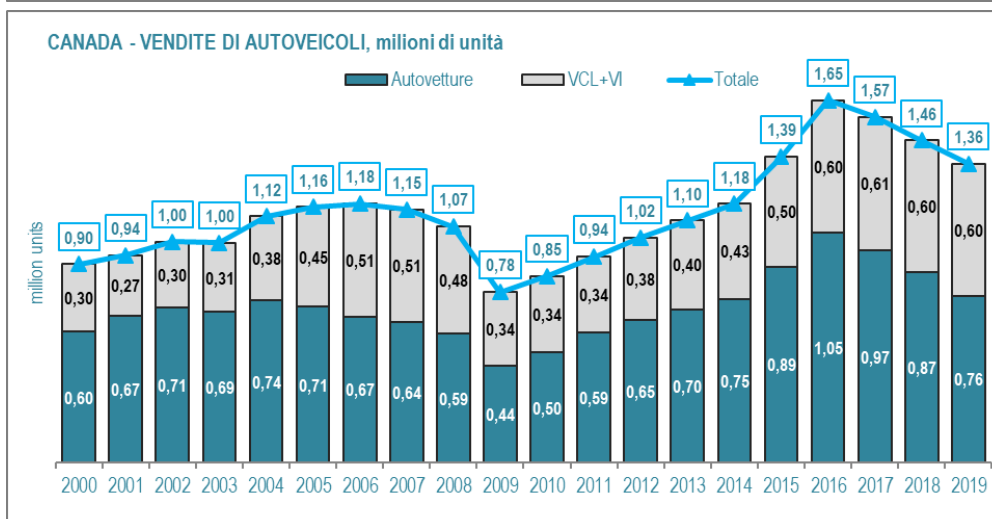
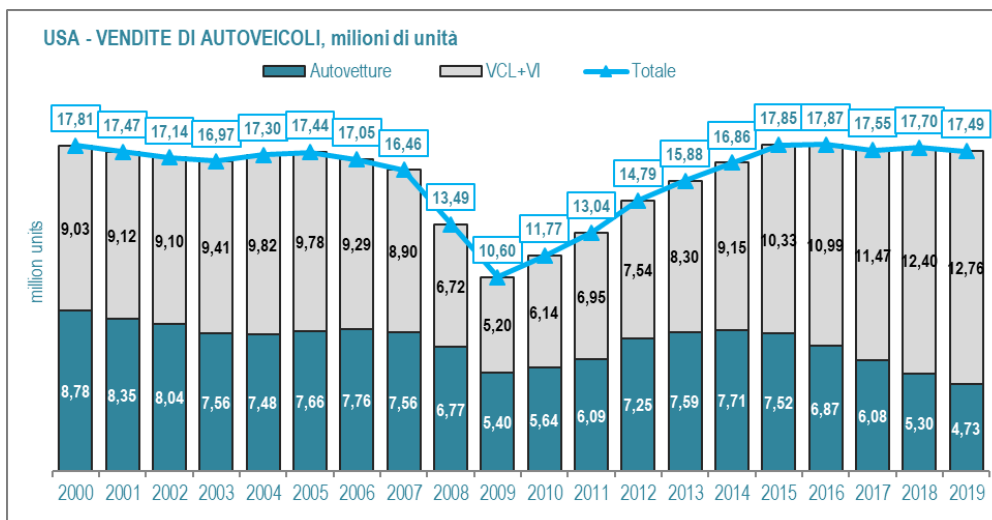
Cala per il terzo anno consecutivo la domanda di autoveicoli in **MESSICO**. Dopo i volumi record registrati nel 2016 (1,65 milioni), il mercato flette del 4,7% nel 2017, del 6,8% nel 2018 e del 7,2% nel 2019.

Nel 2019 sono state venduti 1,36 milioni di autoveicoli, di cui 760mila autovetture (-12%), 556mila light trucks (0,0%) e 42mila autocarri medi-pesanti (+1,8%).

La riduzione delle tariffe sulle importazioni di veicoli elettrici (EV) ha portato ad un miglioramento della domanda di veicoli a basse emissioni.

I produttori cinesi di veicoli elettrici, che ora beneficiano del calo dei dazi all'importazione sui veicoli elettrici, hanno annunciato di voler investire negli impianti di assemblaggio di veicoli elettrici latinoamericani, come JAC Motor in Messico (in collaborazione con Giant Motori), BYD e Dongfeng in Argentina e JAC e BYD in Ecuador. Con questi impianti di assemblaggio locali e tariffe più basse, i produttori di veicoli elettrici cinesi saranno in grado di competere meglio con marchi affermati in Messico, come Nissan Motor. E' probabile che il blocco delle attività industriali (coinvolto anche il settore automobilistico) nella regione di Wuhan (la Detroit della Cina) e il blocco dei visti da e per la Cina, deciso dal Governo di Pechino, per arginare l'epidemia da coronavirus, influenzerà le strategie dei costruttori cinesi.





NORD AMERICA - VENDITE DI AUTOVEICOLI

PAESI	TIPO VEICOLO	2017	2018	VAR. % 2018/17	2019	VAR. % 2019/18
USA	Passenger cars (A)	6.080.949	5.303.580	-12,8	4.727.342	-10,9
	Light trucks (B)	11.055.410	11.909.966	7,7	12.237.878	2,8
	Medium-Heavy trucks ( C)	415.042	487.856	17,5	527.092	8,0
	<b>Totale Light vehicles (A+B)</b>	<b>17.136.359</b>	<b>17.213.546</b>	<b>0,5</b>	<b>16.965.220</b>	<b>-1,4</b>
	Totale trucks (B+C)	11.470.452	12.397.822	8,1	12.764.970	3,0
	<b>Totale (A+B+C)</b>	<b>17.551.401</b>	<b>17.701.402</b>	<b>0,9</b>	<b>17.492.312</b>	<b>-1,2</b>
	di cui Hybrid-EV-FC	559.449	671.462	20,0	732.891	9,1
	quota sul totale mercato LV	3,3%	3,9%		4,3%	
	<i>Passenger cars</i>	<i>393.279</i>	<i>482.799</i>	<i>22,8</i>	<i>489.163</i>	<i>1,3</i>
<i>Light trucks</i>	<i>166.170</i>	<i>188.663</i>	<i>13,5</i>	<i>243.728</i>	<i>29,2</i>	
CANADA	Passenger cars (A)	635.454	581.977	-8,4	492.254	-15,4
	Light trucks (B)	1.399.163	1.405.604	0,5	1.428.293	1,6
	Medium-Heavy trucks ( C)	41.681	52.680	26,4	51.954	-1,4
	<b>Totale Light vehicles (A+B)</b>	<b>2.034.617</b>	<b>1.987.581</b>	<b>-2,3</b>	<b>1.920.547</b>	<b>-3,4</b>
	Totale trucks (B+C)	1.440.844	1.458.284	1,2	1.480.247	1,5
	<b>Totale (A+B+C)</b>	<b>2.076.298</b>	<b>2.040.261</b>	<b>-1,7</b>	<b>1.972.501</b>	<b>-3,3</b>
MESSICO	Passenger cars (A)	965.275	866.918	-10,2	760.142	-12,3
	Light trucks (B)	563.318	555.732	-1,3	555.921	0,0
	Medium-Heavy trucks ( C)	41.765	41.269	-1,2	42.010	1,8
	<b>Totale Light vehicles (A+B)</b>	<b>1.528.593</b>	<b>1.422.650</b>	<b>-6,9</b>	<b>1.316.063</b>	<b>-7,5</b>
	Totale trucks (B+C)	605.083	597.001	-1,3	597.931	0,2
	<b>Totale (A+B+C)</b>	<b>1.570.358</b>	<b>1.463.919</b>	<b>-6,8</b>	<b>1.358.073</b>	<b>-7,2</b>
NAFTA	Passenger cars (A)	7.681.678	6.752.475	-12,1	5.979.738	-11,4
	Light trucks (B)	13.017.891	13.871.302	6,6	14.222.092	2,5
	Medium-Heavy trucks ( C)	498.488	581.805	16,7	621.056	6,7
	<b>Totale Light vehicles (A+B)</b>	<b>20.699.569</b>	<b>20.623.777</b>	<b>-0,4</b>	<b>20.201.830</b>	<b>-2,0</b>
	Totale trucks (B+C)	13.516.379	14.453.107	6,9	14.843.148	2,7
	<b>Totale (A+B+C)</b>	<b>21.198.057</b>	<b>21.205.582</b>	<b>0,0</b>	<b>20.822.886</b>	<b>-1,8</b>

Fonte Ward's Automotive Reports

Per informazioni rivolgersi a:

Marisa Saglietto,

Responsabile Area Studi e Statistiche di ANFIA

Tel. 011 5546 526, m.saglietto@anfia.it