

Dopo il recupero nel 2017, si conferma l'andamento positivo della domanda e della produzione di autoveicoli in Sud America nel 2018

Positivo l'andamento della produzione e domanda in Brasile anche nel 2019.

►Produzione

Dopo alcuni di contrazione (2014-2016), nel 2017, in Sud America si registra una ripresa dell'industria automotive, che vede un aumento della produzione di autoveicoli del 20% sul 2016 e oltre 3,2 milioni di unità prodotte.

Nel 2016 l'area registrò il volume produttivo più basso degli ultimi 10 anni, con una quota pari al 2,8% sulla produzione mondiale (era il 6% nel 2009). Nel 2018 il trend permane positivo con circa 3,4 milioni di autoveicoli prodotti, in aumento del 4% sui volumi del 2017 e una quota del 3,5% sulla produzione mondiale.

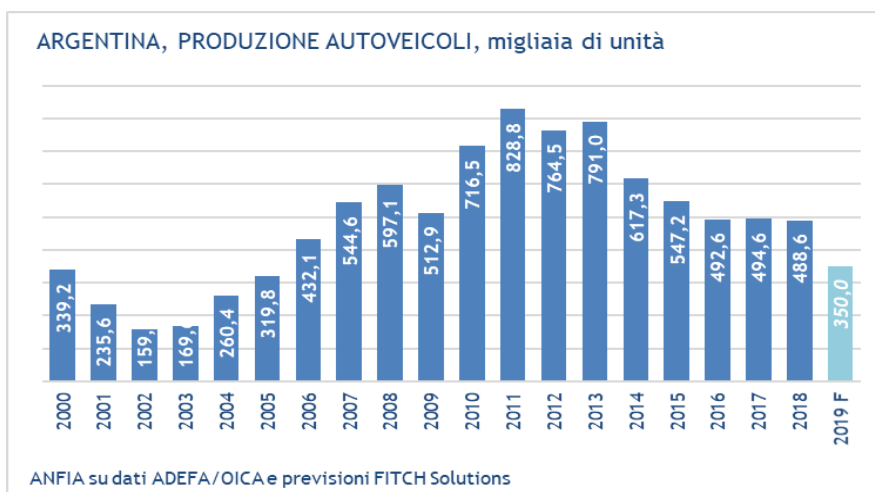
I paesi produttori più importanti dell'area sono Brasile e Argentina.

Nel 2018, la produzione in **ARGENTINA** rallenta a circa 489mila unità, in calo dell'1,2%.

La produzione di autoveicoli leggeri ha riguardato 208mila autovetture (+2,4%) e 258mila veicoli commerciali leggeri (-4%). Le esportazioni hanno riguardato 269mila autoveicoli leggeri (il 58% della produzione) con un incremento tendenziale del 28%: raddoppiati i volumi di autovetture destinate ai mercati esteri (105mila auto, +90%); in aumento anche i volumi dei light truck (164mila unità, +6,5%). Il Brasile è il primo mercato di destinazione di questi veicoli, con una quota del 69%, seguito da centro America (6,1%), Cile (6,0%), Perù (4,2%).

Nel 2019 la produzione di autoveicoli leggeri consegue cali medi mensili che superano il 30%. Sono usciti dagli stabilimenti argentini 161mila veicoli nei primi 6 mesi, 81mila in meno di gennaio-giugno 2018; la riduzione più pesante riguarda il segmento delle autovetture, -51%, mentre i veicoli commerciali leggeri calano del 15%. Le esportazioni di autoveicoli leggeri si riducono dell'11%, con poco più di 107mila veicoli destinati all'estero. Il 66% di questi veicoli è destinato al Brasile, che ha ridotto gli acquisti di oltre 14mila veicoli rispetto a gennaio-giugno 2018.

Gli analisti di Fitch Solutions prevedono una crescita media della produzione attorno all'1,9% nel periodo di previsione 2020-2028, con volumi che rimarranno ben al di sotto delle 500.000 unità. I principali driver per la produzione di veicoli sono un aumento delle esportazioni di veicoli verso il mercato brasiliano e delle opportunità verso altri paesi dell'America Latina (in particolare la Colombia). Una ripresa nel mercato brasiliano e il recente accordo commerciale automobilistico con la Colombia fungeranno da motori principali per la crescita della produzione nei prossimi cinque anni.

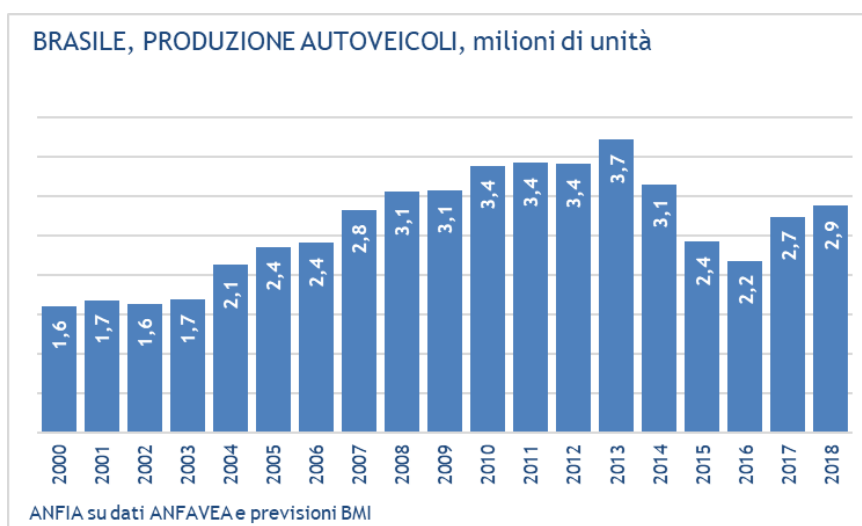


Dopo i cali registrati nel 2015 (-3,6%) e nel 2016 (-3,3%), l'economia del **BRASILE** ha iniziato una fase di ripresa, con gli incrementi del Pil dell'1,1% sia nel 2017 sia nel 2018. Le proiezioni del FMI stimano che la crescita economica continui nel 2019 e nel 2020, con crescita rispettivamente dello 0,9% e del 2,0%.

Nel 2016, la produzione domestica di autoveicoli totalizzava il volume più basso degli ultimi 13 anni, ma nel 2017 recuperava, grazie ad una crescita dei volumi prodotti del 25% a 2,7 milioni di unità. Con questi volumi, il Brasile recupera la posizione persa nel 2016 a favore del Canada, nella classifica mondiale dei principali paesi produttori, e si posiziona in nona posizione dietro alla Spagna. Nel 2018 sorpassa la Spagna e diventa l'8° Paese produttore del mondo, con 2,88 milioni di autoveicoli (+5,2%), così ripartiti: 2,39 milioni di autovetture (+3,4%), 358mila light trucks (+10%), 105mila autocarri (+27%) e oltre 28mila autobus (+38%). Nello stesso periodo sono stati esportati 643mila autoveicoli, con un calo del 18%. In termini di valore l'export di autoveicoli vale 11 miliardi di US\$ (-13%).

I produttori internazionali hanno linee di produzione nazionali con facile accesso a fornitori locali ed esterni.

Il nuovo programma di mobilità, denominato Rota 2030, fornirà incentivi fiscali per gli investimenti in ricerca e sviluppo, nonché riduzioni fiscali se i produttori di automobili superano i requisiti chiave di sicurezza ed efficienza energetica. Il grande mercato interno e le barriere commerciali per i partner commerciali non-Mercosur offrono ai produttori locali un certo grado di protezione e opportunità di scala.



Nel 2019 continua il trend positivo della produzione di autoveicoli, che nel primo semestre aumenta del 2,8% a 1,47 milioni di unità, di cui 978mila autovetture (+14%), 171 mila light truck (-9%), 55mila autocarri medi-pesanti (+12%) e 14mila autobus (-6%). L'export ha riguardato 222mila autoveicoli (-41%), il cui valore è pari a 3,5 miliardi di US\$ (-46%).

Contribuisce al calo dell'export, il crollo della domanda di autoveicoli in Argentina, a causa della profonda recessione in cui si trova il Paese.

Il grafico di ANFAVEA evidenzia come il calo dell'export di autoveicoli verso l'Argentina, abbia contribuito alla riduzione dei volumi produttivi dell'industria brasiliana, previsti a gennaio 2019: 3,14 milioni di unità contro 2,94 milioni previsti oggi. Si tratta di un delta negativo di 170mila autoveicoli.



La produzione di autoveicoli (incluso i CKD) è prevista crescere, nel 2019, del 2%. L'incremento annuale previsto è di 60mila autoveicoli: 11mila dovrebbero riguardare i veicoli industriali e 49mila gli autoveicoli leggeri.



Il governo brasiliano ha dovuto sostituire il controverso programma Inovar-Auto con uno più adatto a mantenere l'industria domestica. La precedente iniziativa supportava i produttori di automobili nazionali rispetto agli importatori, determinando un ambiente competitivo giudicato sleale dall'OMC (Organizzazione Mondiale del Commercio). Il governo ha dovuto provvedere, eliminando una tassa del 30% sui veicoli importati imposta nell'ambito del programma Inovar Auto, creando dunque un'opportunità per gli importatori. Nel 2018, il paese ha importato quasi il 27,2% in più di veicoli rispetto al 2017.

Nel mese di novembre 2018, il governo brasiliano ha ratificato il nuovo programma di mobilità per l'industria automobilistica che fornisce incentivi alle aziende manifatturiere automobilistiche locali. Il programma soprannominato Rota 2030 avrà una durata di 15 anni e fornirà crediti d'imposta per i prossimi cinque anni stimati a 2,1 miliardi di BRL (560 milioni di USD) nel 2019 e 1,5 miliardi di BRL (390 milioni di USD) nel 2020. Il programma mira a portare investimenti nella ricerca e nello sviluppo automobilistico attraverso la detrazione dal 10% al 12% dell'importo investito dalle aziende, nonché uno sconto fino al 2% sulla IPI (la tassa sui prodotti industriali) per i produttori che superano gli obiettivi obbligatori per la sicurezza dei veicoli e l'efficienza energetica. Il rispetto degli obiettivi del programma eliminerà la tassa di importazione sui componenti auto che non possono essere reperiti localmente. Gli importatori di veicoli e parti di veicoli non possono avere diritto ai benefici del programma, lasciando poco spazio alle importazioni di veicoli per guadagnare ulteriore quota di mercato.

Accordo UE-Mercosur. A giugno 2019, l'UE e il blocco Mercosur hanno firmato un accordo per proseguire con un accordo di libero scambio dopo quasi 20 anni di negoziati. Una volta ratificato, l'accordo interregionale UE-Mercosur prevede l'abolizione della maggioranza dei dazi sulle esportazioni UE verso il Mercosur. Ciò contribuirà all'aumento della competitività delle imprese europee, consentendo un risparmio di 4 miliardi di € di dazi all'anno. Per quanto riguarda i settori industriali dell'UE, l'accordo contribuirà a incrementare le esportazioni di prodotti dell'UE finora soggetti a dazi elevati e talvolta proibitivi, fra cui le automobili (dazi del 35 %), le parti di automobili (dal 14 % al 18 %), i macchinari (dal 14 % al 20 %), i prodotti chimici (fino al 18 %), i prodotti farmaceutici (fino al 14 %), i capi di abbigliamento e le calzature (35 %) o i tessuti a maglia (26 %). Per il settore auto, il processo di eliminazione dei dazi non sarà lineare e, per l'export di veicoli passeggeri, durerà 15 anni. Trattandosi di uno dei settori "sensibili" per l'economia dei Paesi Mercosur, il passaggio dalla presenza dei dazi fino alla loro eliminazione sarà diviso in due momenti: una prima fase, definita come "periodo di grazia", di 7 anni in cui sarà ammessa solo una quota di 50 mila veicoli che potranno accedere al mercato Mercosur con dazi pari alla metà di quelli attuali. Una seconda fase, trascorsi i primi 7 anni, in cui la diminuzione dei dazi avverrà invece a ritmi accelerati.

SUD AMERICA - PRODUZIONE AUTOVEICOLI

PAESI	TIPO VEICOLO	2017	2018	var. % 2018/17
ARGENTINA (Adefa)	Passenger cars (A)	203.694	208.573	2,4
	Light trucks (B)	268.458	258.076	-3,9
	Medium-Heavy trucks (C)*	22.400	22.000	-1,8
	Totale Light vehicles (A+B)	472.152	466.649	-1,2
	Totale trucks (B+C+D)	290.858	280.076	-3,7
	Totale	494.552	488.649	-1,2
BRASILE** (Anfavea)	Passenger cars (A)	2.307.443	2.386.758	3,4
	Light trucks (B)	325.672	358.981	10,2
	Medium-Heavy trucks (C)	83.044	105.534	27,1
	Bus (D)	20.643	28.536	38,2
	Totale Light vehicles (A+B)	2.633.115	2.745.739	4,3
	Totale trucks (B+C+D)	429.359	493.051	14,8
	Totale	2.736.802	2.879.809	5,2
ALTRI PAESI	Totale autoveicoli	77.000	72.800	-5,5
Doppi conteggi Sud America /Mondo		-52.000	-55.000	5,8
SUD AMERICA***	Totale AUTOVEICOLI	3.256.354	3.386.258	4,0

Nota - Dati elaborati da ANFIA

* include "utilitarios" e "furgones"

** escluso CKD

*** INCLUSO ALTRI PAESI ED ESCLUSI DOPPI CONTEGGI

fonte: OICA, ADEFA, ANFAVEA, BMI

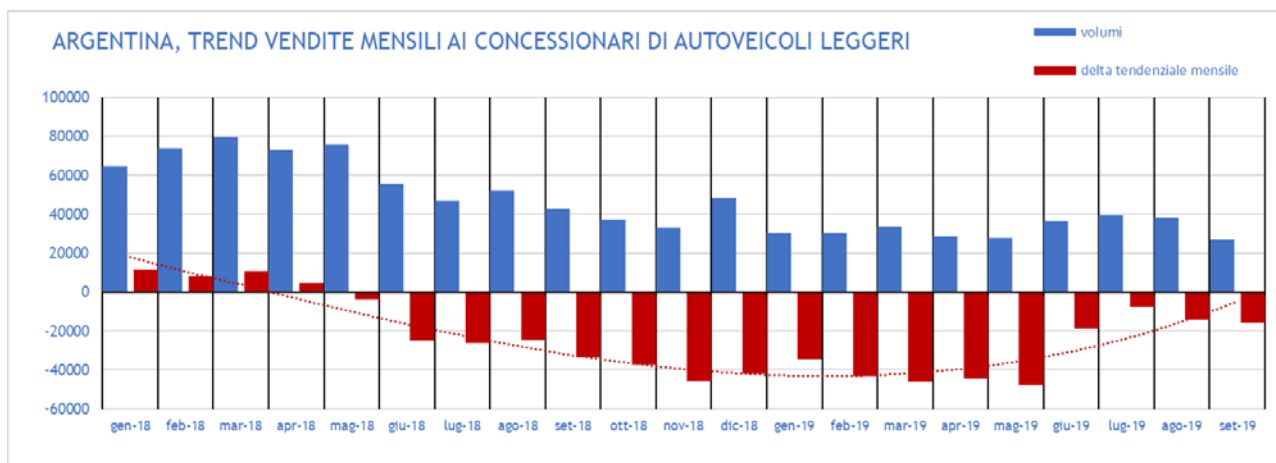
» Vendite

La domanda di autoveicoli nella regione del Sud America è cresciuta progressivamente passando da 4,3 milioni di autoveicoli nel 2007 a 6,3 milioni nel 2013. Segue un triennio di riduzione progressiva del mercato, che si appiattisce a 4,1 milioni nel 2016. Il 2017 segna il primo recupero, con una crescita delle vendite del 9%, seguito da quello più contenuto del 2018, +4,3% a 4,6 milioni di autoveicoli. Il mercato brasiliano ha mostrato i segni di una ripresa solida (+15%), mentre quello argentino ha segnato una battuta d'arresto nel 2018, -22%.

In **ARGENTINA**, la domanda di autoveicoli, dopo aver superato le 911mila vendite nel 2017, si riduce a 704mila nel 2018 (-23%).

La domanda di autoveicoli leggeri nel 2018 si è fermata a 682mila nuove registrazioni, in flessione del 23% sull'anno prima. L'andamento molto negativo del mercato è proseguito nel 2019, registrando a gennaio-giugno un ulteriore calo tendenziale del 56%, nel 3° trimestre invece le vendite sono diminuite del 26%, chiudendo il mercato a 291mila immatricolazioni, -48% rispetto a gennaio-settembre 2018. Gli analisti di Fitch Solutions prevedono, nel breve termine, una contrazione media annua del 6,9% nel periodo 2019-2023, seguita di un rimbalzo nel periodo 2024-2028. Indebolimento dei consumi privati, oscillazioni del valore della valuta e aumento dell'inflazione contribuiscono ad erodere la domanda di nuovi veicoli in un clima di recessione economica. Il Pil registra le seguenti flessioni: -2,5% nel 2018, -3,1% nel 2019 e -1,3% nel 2020, secondo le stime del FMI.

I tagli alla spesa pubblica ostacoleranno la domanda di camion e autobus pesanti, con meno progetti infrastrutturali in cantiere e un ritardo nel ciclo di sostituzione della flotta.



In **BRASILE**, nel 2017, sono stati immatricolati 2,24 milioni di autoveicoli, in aumento del 9,2% sul 2016, che aveva segnato un pesante calo del 20% sulle vendite del 2015. La domanda è in crescita continua da maggio 2017. Nel 2018 il mercato cresce del 15% con 2,57 milioni di nuove registrazioni, il 2,7% della domanda mondiale. Il mercato del 2018 ha riguardato: 2,1 milioni di autovetture (+13% sul 2017), 376mila veicoli commerciali leggeri (+17%), 76mila autocarri (+46%) e 15mila autobus (+28%).

Secondo l'alimentazione, gli autoveicoli leggeri risultano così ripartiti a fine ottobre: 88,6% a benzina+etanolo (flex-fuel), 3,3% a benzina, 8,9% diesel e 0,2% ibrido/elettrico. Secondo la cilindrata, le immatricolazioni di autovetture fino a 1000 cm³ sono cresciute del 16%, quelle da 1000-2000 cm³ del 12% e quelle superiori a 2000 sono diminuite dell'1,1%. Il segmento da 1000 a 2000 cm³ rappresenta il 63% del mercato auto.

Domina il mercato auto GM con il 18,6% di quota e un aumento dei volumi del 12%, seguita da VW, con il 14,4% di quota e una crescita del 39%, FCA con il 13,9% di quota (+11% i volumi), Renault e Hyundai con entrambe il 9% di quota. Leader del mercato dei veicoli commerciali è FCA con il 38% di quota e un aumento del 20% sui volumi del 2017. Il 46% dei veicoli industriali venduti nel 2018 riguarda il mercato degli autocarri pesanti, con volumi quasi raddoppiati rispetto al 2017 (+86%).

Prosegue a gennaio-giugno 2019 il buon andamento delle vendite, con 1,07 milioni di autovetture (+11%), 186mila veicoli commerciali leggeri (+8,5%), 47mila autocarri (+46%) e 9.600 autobus (+73%). Complessivamente si tratta di un mercato di 1,31 milioni di autoveicoli, in crescita del 12%, di cui solo l'11% di importazione.

Le previsioni di ANFAVEA, associazione brasiliana del settore automotive, stimano che il mercato autoveicoli arriverà a 2,8 milioni di unità nel 2019, 234mila in più dei volumi conseguiti nel 2018 (+9%).

L'economia del Brasile è trainata principalmente da una ripresa dei consumi delle famiglie, dai bassi tassi debitori e dal clima di fiducia ancora positivo per le famiglie. Tuttavia, la ripresa del Paese sta perdendo slancio, alimentata da un sentimento negativo delle imprese in merito all'incertezza della politica, all'indebolimento del mercato del lavoro e alla caduta della domanda di esportazioni a seguito di una profonda recessione in Argentina. Tuttavia, il prossimo accordo di libero scambio UE-Mercosur supporterà le vendite e la produzione sul mercato interno in quanto gli ostacoli agli scambi andranno risolvendosi progressivamente, con la ratifica dell'accordo.

Il FMI ha stimato per il Brasile una crescita economica dello 0,9% nel 2019 e del 2% per il 2020.

In CILE il mercato ha totalizzato 377mila nuove registrazioni nel 2017 (+18%) 434mila nel 2018 (+15%). Il mercato dell'ultimo anno è composto da: 313.898 autovetture e SUV (+15,6%), 103.140 furgoni e light trucks (+13%), 14.018 autocarri (+6,6%) e 3.020 autobus (+10%). Il segmento dei SUV vale il 47% delle auto (148mila unità, +27%).

C'è un mercato di veicoli ibridi, che nel 2018 vale 866 vendite di ibridi (+115%) e 197 veicoli elettrici (+44%).

Nel primo semestre del 2019 sono stati immatricolati 187mila autoveicoli (-7,5%), così ripartiti: 72mila autovetture (-12%) e 68mila SUV (-3%), 47mila furgoni e light trucks (-7,2%), 6.700 autocarri (-6,2%) e 1.891 autobus (+33%).

SUD AMERICA - VENDITE AUTOVEICOLI / MOTOR VEHICLE SALES

PAESI	TIPO VEICOLO	2017	2018	var. % 2018/17
ARGENTINA* (ADEFA)	Passenger cars (A)	642.624	534.699	-16,8
	Trucks** (B)	269.295	169.422	-37,1
	Totale Light vehicles (A+B)	911.919	704.121	-22,8
BRASILE (ANFAVEA)	Passenger cars (A)	1.856.096	2.099.611	13,1
	Light trucks (B)	319.890	375.754	17,5
	Medium-Heavy trucks (C)	51.941	75.987	46,3
	Bus (D)	11.755	15.081	28,3
	Totale Light vehicles (A+B)	2.175.986	2.475.365	13,8
	Totale CV (B+C+D)	383.586	466.822	21,7
	Totale	2.239.682	2.566.433	14,6
CILE (ANAC)	Passenger cars (A)	269.509	313.898	16,5
	Light trucks (B)	91.391	103.140	12,9
	Medium-Heavy trucks (C)	13.144	14.018	6,6
	Buses	2.743	3.020	10,1
	Totale Light Vehicles (A)	360.900	417.038	15,6
	Totale CV (B+C+D)	107.278	120.178	12,0
	Totale	376.787	434.076	15,2
ALTRI PAESI	Autoveicoli	930.000	944.078	1,5
SUD AMERICA	Totale AUTOVEICOLI	4.458.388	4.648.708	4,3

* vendite ai concessionari

**include "utilitarios" e "furgones"

FONTE: ADEFA, ANAC, ANFAVEA, BMI, OICA