

Nel 2019 in calo del 4% le vendite e del 3% la produzione di autoveicoli in Sud America, in peggioramento nel primo semestre del 2020

In Argentina e Brasile, la produzione da inizio 2020 cala più del mercato.

►►Produzione

Dopo due anni di crescita (+20% nel 2017 e +4,5% nel 2018), la produzione di autoveicoli in Sud America subisce una flessione del 3% nel 2019 rispetto all'anno precedente.

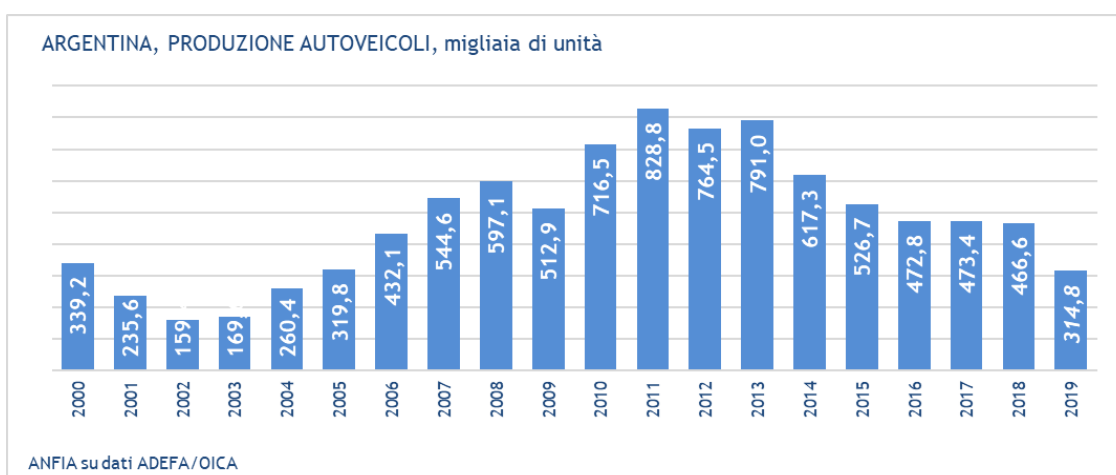
Il paese produttore più importante dell'area è il Brasile, che nel 2019 ha rappresentato il 90% della produzione di autoveicoli in Sud America ed il 3,2% della produzione mondiale, con 2,94 milioni di veicoli prodotti. Segue l'Argentina con una produzione di 315mila autoveicoli.

Nel 2019, la produzione in **ARGENTINA** registra una brusca frenata, con circa 315mila unità, in calo del 32,5%.

La produzione ha riguardato 108mila autovetture (-48%) e 206mila veicoli commerciali leggeri (-20%). Le esportazioni di autoveicoli leggeri sono state 224mila (il 71% della produzione) con un decremento tendenziale del 17%: i volumi di autovetture destinate ai mercati esteri si riducono del 35% (68mila auto); il calo è più contenuto per i volumi dei light truck (156mila unità, -5%). L'89% dell'export è destinato ai paesi del Sud America, soprattutto verso il Brasile, che da solo importa il 67% dei veicoli esportati dall'Argentina. A seguire, troviamo Centro America (7,4%), Perù (5,9%), Cile (5,3%) e Colombia (4,7%).

Nel primo semestre del 2020 la produzione di autoveicoli leggeri consegue cali medi mensili che ammontano al 46%. Sono usciti dagli stabilimenti argentini 86mila veicoli nei primi 6 mesi, 75mila in meno di gennaio-giugno 2019; la riduzione più pesante riguarda il segmento delle autovetture, -51%, mentre i veicoli commerciali leggeri calano del 44%. Le esportazioni di autoveicoli leggeri si riducono del 51%, con poco più di 53mila veicoli destinati all'estero. Il 66% di questi veicoli è destinato al Brasile, che ha ridotto gli acquisti di quasi 36mila veicoli rispetto a gennaio-giugno 2019.

Per il 2020, secondo le analisi di Fitch Solutions, la produzione subirà una flessione del 38%, per poi tornare a crescere del 20% nel 2021. Il forte calo è dovuto anche all'interruzione da parte di Ford della produzione della Focus da maggio 2019 e alla decisione di Honda di abbandonare la produzione delle autovetture nel paese nel corso del 2020.

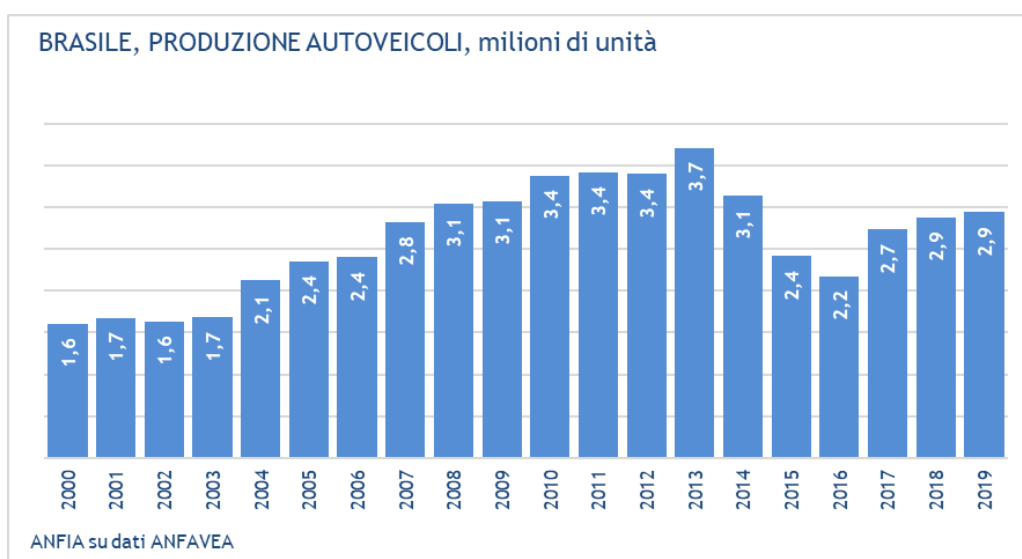


Focus 2019 e 1°S 2020

2

L'economia del **BRASILE**, dopo i cali registrati nel 2015 (-3,6%) e nel 2016 (-3,3%), ha iniziato una fase di ripresa, con gli incrementi del Pil dell'1,3% nel 2017 e nel 2018 e dell'1,1% nel 2019. Le proiezioni del FMI¹ stimano il calo del Pil del 5,8% nel 2020, dovuto alle restrizioni adottate per contrastare la pandemia di Covid19 e le crescite dell'economia del 2,8% nel 2021 e del 2,3% nel 2022.

Nel **2019** il Brasile mantiene l'ottava posizione, conquistata nel 2018, tra i maggiori paesi produttori di autoveicoli al mondo, con una produzione di 2,94 milioni di unità, in crescita del 2,2%. La produzione è così ripartita: 2,45 milioni di autovetture (+2,5%), 355mila light trucks (-1%), 113mila autocarri (+7,5%) e quasi 28mila autobus (-3%). Nello stesso periodo, però, si assiste ad un calo delle esportazioni del 32% con 428.198 veicoli. Il valore dell'export autoveicoli ammonta a 6,93 miliardi di USD (-38% sul 2018 che era di 11,1 miliardi di USD).



Nel 2020, la produzione brasiliana di autoveicoli subisce una pesante battuta d'arresto, con una variazione negativa a -51% nel primo semestre rispetto allo stesso periodo del 2019, con la produzione di autovetture che cala più degli altri segmenti, -52%. I veicoli commerciali leggeri risultano in calo del 46%, i veicoli industriali medi-pesanti si riducono del 37% e gli autobus del 36,5%. Parallelamente, le esportazioni di autoveicoli si riducono del 46%. Le autovetture esportate nel primo semestre 2020 sono il 48% in meno rispetto allo stesso periodo del 2019, i veicoli commerciali leggeri il 42% in meno, i veicoli industriali medi-pesanti il 19% in meno e gli autobus il 48,5% in meno. Nel complesso, le esportazioni di autoveicoli valgono 2,14 miliardi di USD nella prima metà del 2020, il 39,5% in meno rispetto alla prima metà del 2019.

Secondo le previsioni di Fitch, la produzione brasiliana di autoveicoli chiuderà il 2020 con un calo del 34%, scendendo sotto quota 2 milioni, un milione di veicoli in meno rispetto al 2019. Il calo della produzione è dovuto, oltre che alla debole domanda interna causata dalle misure restrittive di contrasto alla pandemia, anche alla debolezza dei mercati dei principali paesi partner, ossia Stati Uniti, Messico e Argentina. Tuttavia Fitch ritiene che l'industria automotive brasiliana sia sufficientemente solida e che le imprese non delocalizzino e restino in Brasile dove hanno investito da anni. Nei prossimi anni l'industria brasiliana potrebbe recuperare e tornare ai livelli produttivi pre-covid.

¹ FMI Fondo Monetario Internazionale, World Economic Outlook, ottobre 2020

Accordo UE-Mercosur. A giugno 2019, UE e blocco Mercosur hanno firmato un accordo di libero scambio dopo quasi 20 anni di negoziati. L'accordo prevede l'abolizione della maggioranza dei dazi sulle esportazioni UE verso il Mercosur. Ad ottobre 2020, il Parlamento europeo ha respinto la ratifica dell'accordo a causa della politica ambientale del presidente brasiliano Jair Bolsonaro, non in linea con gli impegni presi nel quadro dell'accordo di Parigi, in particolare per quanto riguarda la lotta al riscaldamento globale e la protezione della biodiversità. Una posizione che desta molte preoccupazioni tra gli europarlamentari.

SUD AMERICA - PRODUZIONE AUTOVEICOLI²

PAESI	TIPO VEICOLO	2018	2019	var. % 2019/18	I H 2019	I H 2020	var. % 2020/19
ARGENTINA (Adefa)	Passenger cars (A)	208.573	108.364	-48,0	60.686	29.745	-51,0
	Light trucks (B)*	258.076	206.423	-20,0	100.496	56.694	-43,6
	Totale	466.649	314.787	-32,5	161.182	86.439	-46,4
BRASILE** (Anfavea)	Passenger cars (A)	2.387.967	2.448.490	2,5	1.233.655	594.068	-51,8
	Light trucks (B)	358.981	355.351	-1,0	171.190	91.731	-46,4
	Medium-Heavy trucks (C)	105.534	113.476	7,5	55.396	34.797	-37,2
	Bus (D)	28.536	27.671	-3,0	14.064	8.931	-36,5
	Totale Light vehicles (A+B)	2.746.948	2.803.841	2,1	1.404.845	685.799	-51,2
	Totale trucks (B+C+D)	493.051	496.498	0,7	240.650	135.459	-43,7
	Totale	2.881.018	2.944.988	2,2	1.474.305	729.527	-50,5
ALTRI PAESI	Totale autoveicoli	71.676	59.586	-16,9	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	
Doppi conteggi Sud America /Mondo		-42.000	-40.000	-4,8			
SUD AMERICA***	Totale AUTOVEICOLI	3.377.343	3.279.361	-2,9			

* include "utilitarios" e "furgones"

** escluso CKD

*** INCLUSO ALTRI PAESI ED ESCLUSI DOPPI CONTEGGI

FONTE: elaborazioni ANFIA su dati ADEFA, ANFAVEA, BMI, OICA

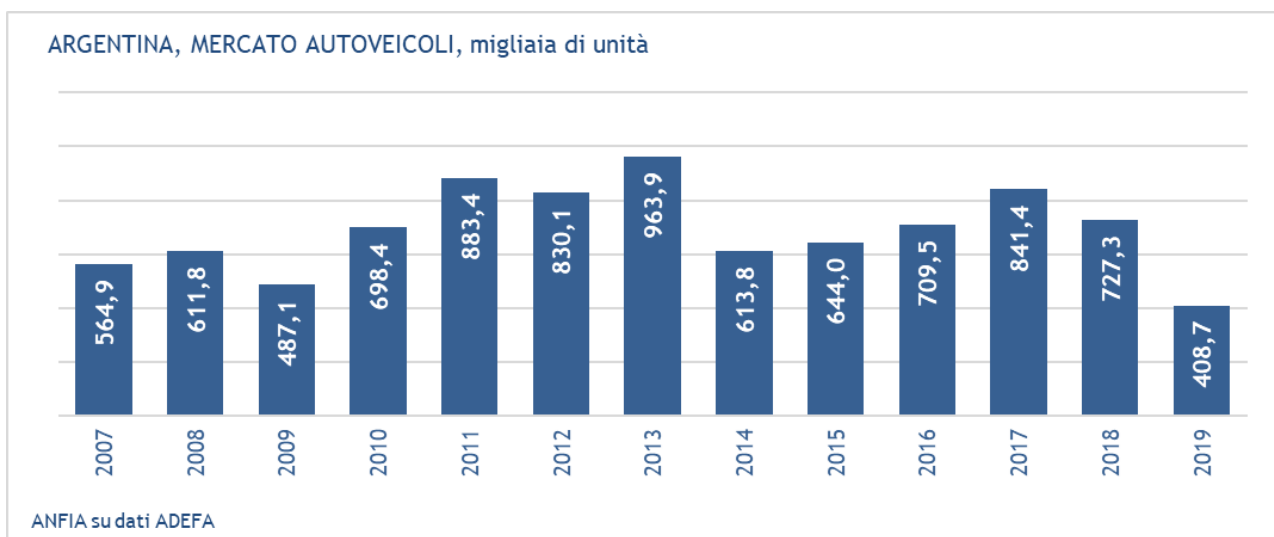
² Dati annuali disponibili sull' [Automobile in Cifre](#) , nel capitolo Statistiche Internazionali/produzione

► 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 dell'8%, seguito da quello del 2018, +7% a 4,7 milioni di autoveicoli. Nel 2019, il mercato sudamericano è risultato in calo del 3,9% con 4,5 milioni di unità vendute. Tra i principali mercati, quello brasiliano è risultato in crescita del 9%, quello argentino in calo del 44% e quello cileno si è ridotto del 10%.

In **ARGENTINA**, la domanda di autoveicoli leggeri nel 2018 si è fermata a 727mila nuove registrazioni, in flessione del 14% sull'anno prima. Nel 2019, il mercato è ulteriormente calato, in maniera piuttosto decisa, registrando un -44%, con 408.674 autoveicoli leggeri venduti. L'andamento molto negativo del mercato è proseguito nel 2020, registrando a gennaio-giugno un ulteriore calo tendenziale del 34%, chiudendo il mercato a sole 123mila immatricolazioni. Il segmento delle autovetture, segna una variazione negativa più pesante rispetto ai veicoli commerciali leggeri: nel 2019 le vetture sono in calo del 47%, contro la flessione del 34% dei veicoli commerciali leggeri, mentre nel primo semestre 2020 le variazioni sono state, rispettivamente, -36% e -28%. Gli analisti di Fitch Solutions prevedono, nel breve termine, una contrazione del mercato del 33%, seguita di un rimbalzo nel 2021, che comunque non porterà il mercato ai livelli pre-covid. 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.

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. Particolarmente pesante la previsione di calo del Pil in Argentina, secondo le stime del FMI: -11,8% nel 2020, dopo i cali del 2,6% nel 2018 e del 2,1% nel 2019. Anche in Argentina, il bilancio dei contagi di Covid19 risulta abbastanza grave. Secondo i dati dell'Organizzazione mondiale della Sanità, aggiornati all'11 novembre 2020, nel paese si sono registrati 1,26 milioni di contagi (il 2,5% del totale mondiale) e 34mila decessi (il 2,8% del totale).



In **BRASILE**, nel 2019, sono stati immatricolati 2,79 milioni di autoveicoli, pari al 3% della domanda mondiale, in aumento del 9% sul 2018, che a sua volta aveva registrato una crescita del 15% con 2,57 milioni di vendite. Il mercato del 2019 ha riguardato: 2,26 milioni di autovetture (+8% sul 2018), 403.500 veicoli commerciali leggeri (+8%), 101mila autocarri (+33%) e 21mila autobus (+39%).

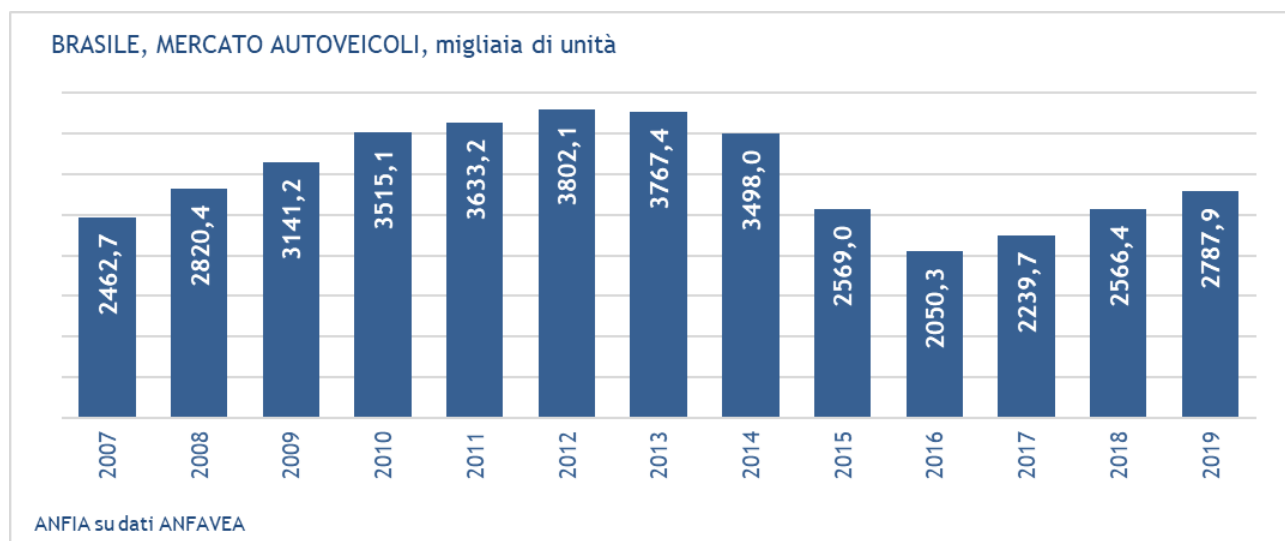
Secondo l'alimentazione, gli autoveicoli leggeri risultano così ripartiti: 87,4% a benzina+etanolo (flex-fuel), 2,8% a benzina, 9,4% diesel e 0,4% ibrido/elettrico.

A fine 2015, il governo ha abbassato la tariffa d'importazione dei veicoli a basse emissioni, dal 35% fino ad una percentuale che va tra 0% e 7%, a seconda dell'efficienza del motore. Inoltre, diversi stati hanno ridotto o esentato le tasse sui veicoli a motore su questi veicoli. Dal 2016, questi fattori hanno stimolato la crescita riguardante il mercato dei veicoli elettrificati, facendo registrare una crescita annua del 29% nel 2016, del 202% nel 2017, del 20% nel 2018 e del 199% nel 2019. Anche il 2020, nonostante le varie difficoltà riguardanti le restrizioni per contrastare la pandemia, ha visto un exploit delle vendite di veicoli ibridi o elettrici che, nei primi dieci mesi, risultano in crescita del 109%. La politica industriale del governo incoraggia le case automobilistiche a investire nell'elettrificazione dei veicoli. Nell'ambito del programma ROTA 2030, adottato dal governo brasiliano per lo sviluppo del settore automotive, le Case automobilistiche che producono in Brasile e investono nella ricerca e nello sviluppo di veicoli più efficienti in termini di consumo di carburante, in particolare veicoli elettrici a batteria e ibridi, beneficiano di aliquote più basse aliquote per l'imposta sui prodotti industriali (IPI).

Infine, il Brasile ha attratto i principali attori del settore auto, come Volvo, BMW, Volkswagen, Siemens e ABB, perché investano nello sviluppo delle infrastrutture di ricarica, che faciliteranno una maggiore diffusione di veicoli elettrici.

Secondo la cilindrata, nel 2019 le immatricolazioni di autovetture fino a 1000 cm³ sono cresciute del 19%, quelle da 1000-2000 cm³ dell'1,2% e quelle superiori a 2000 dell'1,7%. Il segmento da 1000 a 2000 cm³ rappresenta il 59% del mercato auto, mentre le autovetture con cilindrata fino a 1.000 cm³ sono il 39%.

GM domina il mercato auto con il 19% di quota e un aumento dei volumi dell'11%, seguita da VW, con il 15,5% di quota e una crescita del 16%, FCA con il 14,6% di quota (+14% i volumi), Renault con il 9,6% di quota e Ford con l'8,7%. Leader del mercato dei veicoli commerciali leggeri è FCA con il 41% di quota e un aumento del 16% sui volumi del 2018. Il 51% dei veicoli industriali medi-pesanti venduti nel 2019 riguarda il mercato degli autocarri pesanti, con volumi in forte aumento rispetto al 2018 (+49%).



Nel 2020, la diffusione della pandemia del Covid19 è stata un duro colpo per il Brasile, che, all'ultima rilevazione (11 novembre 2020) è il terzo paese per contagi dopo USA e India, con 5,7 milioni di casi registrati (l'11% dei casi mondiali) e quasi 163mila decessi (il 13% del totale). Come in molti paesi, la diffusione della pandemia ha avuto effetti pesanti sul mercato: nella prima metà dell'anno il mercato, con 808mila autoveicoli di nuova immatricolazione, ha subito una flessione del 38%, 500mila in meno rispetto allo stesso periodo del 2019. Tutti i comparti risultano in forte calo, con le autovetture che mostrano una flessione del 40% e 637mila vendite, i veicoli commerciali leggeri del 31% e 128mila vendite, i veicoli industriali medi-pesanti del 19% e 38mila vendite e gli autobus del 41% e 5.700 unità vendute.

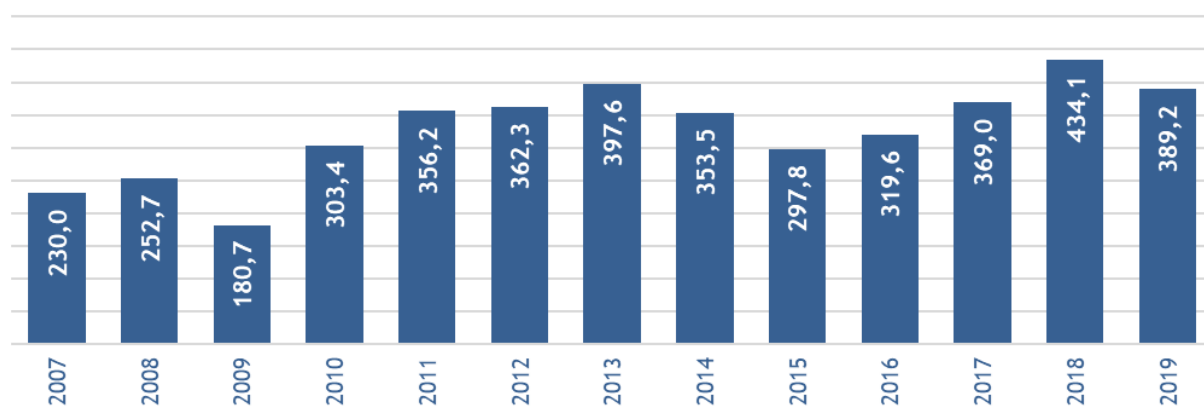
Secondo le previsioni di Fitch, le vendite di autoveicoli in Brasile caleranno del 27% nel 2020 con poco più di 2 milioni di veicoli venduti, con un andamento analogo per autovetture e veicoli commerciali e, visto che le misure restrittive di contrasto al Covid19 probabilmente si protrarranno anche nella prima parte del 2021, il mercato del prossimo anno registrerà una crescita modesta, rimanendo al di sotto dei livelli pre-covid.

In **CILE** il mercato ha totalizzato 369mila nuove registrazioni nel 2017 (+15,5%), 434mila nel 2018 (+13%) e 389mila nel 2019 (-10%). Il mercato dell'ultimo anno è composto da: 279.020 autovetture e SUV (-11%), 93.858 furgoni e light trucks (-9%), 12.859 autocarri (-8%) e 3.483 autobus (+15%). I SUV valgono il 49% delle auto (137mila unità, -7%).

Nel 2019 sono stati venduti 850 veicoli di ibridi (-2%) e 302 veicoli elettrici (+53%).

Nel primo semestre del 2020 sono stati immatricolati 108mila autoveicoli (-45%), così ripartiti: 36mila autovetture (-50%) e 37mila SUV (-45%), 30mila furgoni e light trucks (-37%), 4.400 autocarri (-35%) e 1.244 autobus (-34%). Il FMI prevede, per il Cile, un calo del Pil del 6% nel 2020, con un recupero del 4,5% nel 2021 e del 3,2% nel 2022.

CILE, MERCATO AUTOVEICOLI, migliaia di unità



ANFIA su dati ANAC

SUD AMERICA - VENDITE AUTOVEICOLI / MOTOR VEHICLE SALES³

PAESI	TIPO VEICOLO	2018	2019	var. % 2019/18	I H 2019	I H 2020	var. % 2020/19
ARGENTINA* (ADEFSA)	Passenger cars (A)	534.699	282.299	-47,2	143.584	91.697	-36,1
	Trucks** (B)	192.609	126.375	-34,4	43.483	31.461	-27,6
	Totale Light vehicles (A+B)	727.308	408.674	-43,8	187.067	123.158	-34,2
BRASILE (ANFAVEA)	Passenger cars (A)	2.102.114	2.262.069	7,6	1.065.988	637.048	-40,2
	Light trucks (B)	373.224	403.514	8,1	185.785	128.200	-31,0
	Medium-Heavy trucks (C)	76.005	101.335	33,3	46.782	37.860	-19,1
	Bus (D)	15.081	20.932	38,8	9.619	5.716	-40,6
	Totale Light vehicles (A+B)	2.475.338	2.665.583	7,7	1.251.773	765.248	-38,9
	Totale CV (B+C+D)	464.310	525.781	13,2	242.186	171.776	-29,1
	Totale	2.566.424	2.787.850	8,6	1.308.174	808.824	-38,2
CILE (ANAC)	Passenger cars (A)	313.898	279.020	-11,1	139.561	72.824	-47,8
	Light trucks (B)	103.140	93.858	-9,0	47.459	29.922	-37,0
	Medium-Heavy trucks (C)	14.018	12.859	-8,3	6.673	4.364	-34,6
	Buses (D)	3.020	3.483	15,3	1.891	1.244	-34,2
	Totale Light Vehicles (A)	417.038	372.878	-10,6	187.020	102.746	-45,1
	Totale CV (B+C+D)	120.178	110.200	-8,3	56.023	35.530	-36,6
	Totale	434.076	389.220	-10,3	195.584	108.354	-44,6
ALTRI PAESI	Autoveicoli	949.420	907.902	-4,4	n.d.	n.d.	
SUD AMERICA	Totale AUTOVEICOLI	4.677.228	4.493.646	-3,9			

* vendite ai concessionari

** include "utilitarios" e "furgones", nel I H 2019 e 2020 solo "utilitarios"

FONTE: elaborazioni ANFIA su dati ADEFSA, ANAC, ANFAVEA, BMI, OICA

Per informazioni rivolgersi a:

Marisa Saglietto, Responsabile Area studi e Statistiche di ANFIA Tel. 011 5546526, m.saglietto@anfia.it

Silvio Donato, Area studi e Statistiche di ANFIA Tel. 011 5546524, s.donato@anfia.it

³ Dati annuali disponibili sull'Automobile in Cifre, nel capitolo Statistiche Internazionali/immatricolazioni