

7 Focus Sud America

Sommario 7.1 Domanda interna in contrazione e calo dell'export. – 7.2 Nel 2015 cala la produzione di autoveicoli del 20,6%. – 7.3 Trend 2016. – 7.3.1 Mercato autoveicoli. – 7.3.2 Produzione autoveicoli.

7.1 Domanda interna in contrazione e calo dell'export

Ferma l'economia del continente sudamericano nel 2015, la tendenza è prevista in peggioramento nel 2016 (-0,6%) e, solo nel 2017, il FMI prevede un andamento tendenziale positivo, +1,6%. Brasile e Venezuela sono i Paesi più in crisi, a cui vanno ad aggiungersi le difficoltà di Ecuador e Argentina. In molti Paesi la disoccupazione è prevista crescere nel biennio 2016-2017. Una delle principali ragioni di questa crisi è la caduta del prezzo delle materie prime, collegata al rallentamento dell'economia cinese, a cui si aggiunge l'apprezzamento del dollaro sulle monete locali.

Tabella 9 Sud e Centro America, variazione Pil su base anno precedente

PIL - var. % a/a	2015	2016F	2017F
Sud America e Centro America	0,0	-0,6	1,6
Brasile	-3,8	-3,3	0,5
Venezuela	-6,2	-10,0	-4,5
Argentina	2,5	-1,8	2,7
Colombia	3,1	2,2	2,7
Ecuador	0,3	-2,3	-2,7

Fonte: FMI, ottobre 2016

Peggiora la domanda di autoveicoli nel 2015: dopo la contrazione dell'11% del mercato degli autoveicoli nel 2014, le vendite di autoveicoli diminuiscono del 19,8% nel 2015. Con 4,47mln di nuove immatricolazioni, il mercato si riduce di quasi 1/3 rispetto al 2012 e rappresenta il 4,9% delle vendite mondiali di autoveicoli (nel 2012 erano il 7,5%). La domanda diminuisce dell'1,3% in Argentina, del 27% in Brasile, del 16% in Cile e del 38% in Venezuela.

In **Argentina**, nel triennio 2011-2013, la domanda di autoveicoli si era assestata su livelli piuttosto alti attorno a 892mila unità l'anno, nel 2014 invece il mercato si è ridimensionato di quasi 1/3 rispetto a questo valore medio. Nel 2015 sono stati venduti complessivamente 606mila autoveicoli (-1,3% sul 2014), così ripartiti: 431.097 autovetture e 174.836 veicoli com-

mercili e industriali (-3,6%). Inflazione e disoccupazione deprimono il clima di fiducia dei consumatori e la svalutazione della moneta argentina ha un effetto negativo sui prezzi delle merci importate, su cui il Governo sta intervenendo, riducendo le imposizioni doganali.

In **Brasile**, nel 2015 sono stati immatricolati 2,57mln di autoveicoli, in calo del 26,6% sul 2014 e del 32% rispetto al record di vendite di 3,8mln di veicoli del 2012. Nel 2015 le vendite di autoveicoli di produzione nazionale sono state 2,15mln (-25%) e rappresentano l'84% del totale mercato. I veicoli importati invece sono ammontati a 414mila, in flessione del 33%. Secondo la tipologia di veicolo, il mercato risulta così ripartito: 2,12mln di autovetture (-24%), 358mila veicoli commerciali leggeri (-34%), 71.600 autocarri medi-pesanti (-48%) e 16.800 autobus (-39%).

Le vendite di *light vehicle* alimentati a benzina ed etanolo rappresentano l'88,4% del mercato, quelle a benzina il 5,5% e diesel il 6%. Le vendite di autovetture con cilindrata inferiore a 1.000 cm³, il 33,8% del mercato, calano del 29% sul 2014, mentre quelle tra 1.000 e 2.000 cm³, il 63,8% del mercato, si riducono del 21%. Il segmento delle vetture con cilindrata superiore a 2.000 cm³, il 2,4% del totale mercato, cala del 28%. A gennaio 2015 sono entrate in vigore le nuove aliquote dell'IPI (Imposta sul prodotto industriale) su tutti i veicoli commercializzati in Brasile. La nuova tassa è passata dal 3 al 7% sui veicoli con motori fino a 1.000 cc, dal 9 all'11% sui veicoli superiori a 1.000 cc con motore *fuel flex* e dal 10 al 13% sui veicoli con motore a benzina. FCA mantiene la leadership del mercato dei *light vehicle* col 19,5% di quota e 483mila unità vendute, seguita da GM (15,6%), che supera Volkswagen (15% di share). FIFA-World Cup a giugno 2014 e Giochi Olimpici a giugno 2016 non hanno favorito il mercato, contrariamente alle previsioni che avevano considerato le Olimpiadi una leva di sviluppo per gli investimenti in infrastrutture e grandi opere, capaci di influire sul mercato dei veicoli pesanti.

Il mercato degli autoveicoli in **Venezuela**, in calo dal 2008, recuperava nel 2012 (+8,2% con 130.553 unità vendute), ma nel 2013 perdeva un quarto delle vendite (-24,3% con 98.878 nuove registrazioni). La domanda interna di autoveicoli nel 2014 si è ridotta del 76% con appena 23.707 veicoli venduti e nel 2015 si riduce a 14.700 unità. Un'economia in crisi profonda, un'inflazione al 60%, una moneta in caduta libera sul mercato dei cambi e il prezzo del petrolio in picchiata sui mercati internazionali, causano persino una scarsità di beni di consumo di base nei supermercati venezuelani. Il Venezuela sta conoscendo una grave crisi economica, ma le sue immense risorse lo rendono comunque un Paese con rilevanti potenzialità economiche.

Sono stati immatricolati circa 298mila autoveicoli in **Cile** nel 2015, in calo del 15,6% rispetto al 2014 e del 25% rispetto al 2013.

7.2 Nel 2015 cala la produzione di autoveicoli del 20,6%

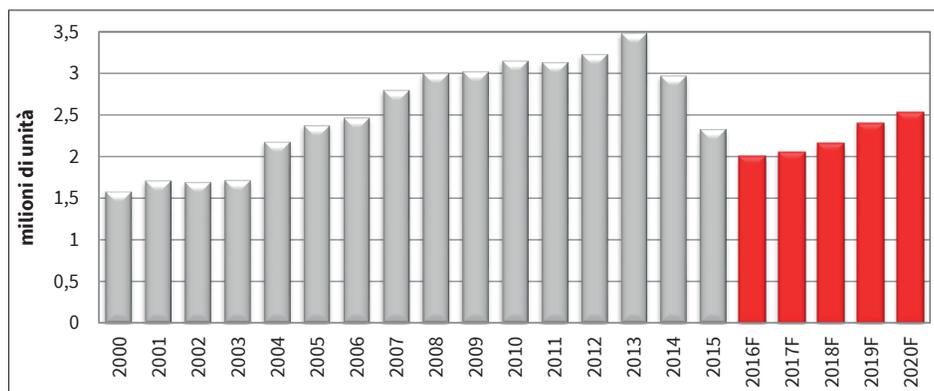
In **Sud America**, nel 2015 sono stati prodotti complessivamente poco più di 3mln di veicoli completi con un calo del 20,6% rispetto al 2014, che già registrava una perdita del 17% sul 2013. In due anni, le industrie hanno ridotto i loro volumi produttivi per oltre 1,56mln di autoveicoli.

Nel 2015 in **Argentina** sono stati prodotti circa 534mila autoveicoli (-13,5% sul 2014). La produzione ha riguardato 308mila auto (in calo del 15%) e 224mila veicoli commerciali e industriali (-11%): 1/3 in meno rispetto ai volumi del 2013.

A dispetto delle previsioni, in **Brasile** la produzione di autoveicoli è crollata del 23% nel 2015. Nel 2015 sono usciti dagli stabilimenti brasiliani 717mila autoveicoli in meno. La produzione di autovetture ha superato di poco i 2mln di unità (-19%). Il comparto produttivo dei veicoli industriali si è quasi dimezzato: -47% gli autocarri medi-pesanti prodotti con poco più di 74mila unità e -35% gli autobus con 21.500 unità. La produzione di *light vehicle* è stata di 2,33mln di unità.

Nel 2000 il **Brasile** si posizionava al 12° posto nella classifica mondiale dei Paesi costruttori, nel 2014 saliva all'8°, ma veniva superato dal Messico. Nel 2015 il Brasile con 2.429.462 autoveicoli prodotti, perde un'altra posizione, superato dalla Spagna (2,73mln di veicoli prodotti). Nel 2014 l'export, che pesa per il 10,6% della produzione, cala del 41%, ma nel 2015 gli autoveicoli destinati all'estero aumentano del 25% (417mila unità). In valore l'export degli autoveicoli ha toccato gli 8,8mld di US\$, con un aumento appena dell'1,1% sui valori del 2014.

Figura 22 Brasile, produzione di *light vehicle* (2000-2020, milioni di unità)



Fonte: ANFIA su dati ANFAVEA e previsioni IHS, luglio 2016

7.3 Trend 2016

7.3.1 Mercato autoveicoli

Nel 1° semestre 2016 le vendite di autoveicoli dell'area diminuiscono del 18,6% e la quota sulla domanda mondiale scende al 3,9% (dati Ward's). In **Argentina** le vendite di autoveicoli ai concessionari sono cresciute nel 1° semestre 2016 del 24,8%, totalizzando poco più di 346mila unità. L'incremento nel 1° trimestre 2016 è stato del 29%, sceso al 21% nel 2° trimestre, a luglio invece il mercato subisce il primo calo mensile dell'anno, -2,4%. Le previsioni della domanda di autoveicoli sono stimate in costante crescita nei prossimi 5 anni e raggiungere le 800mila unità nel 2020.

Il mercato autoveicolistico **brasiliiano** che era il 4° al mondo, dopo Cina, Usa e Giappone, nel 2015 è stato superato per volumi dai mercati di Germania, India e UK. Il 2016 chiuderà con un nuovo calo del mercato. Nel 1° semestre 2016 la domanda di autoveicoli perde il 25% rispetto allo stesso semestre del 2015, le vendite delle marche domestiche subiscono un ridimensionamento del 23,5% e quelle importate del 35%. La quota di FCA scende al 17,5% della domanda di autoveicoli leggeri, seguita da GM con il 16% e VW-Audi con il 13,5%.

Nel 2016 il calo delle vendite di veicoli segnerà il quarto anno consecutivo di contrazione annuale delle vendite totali, totalizzando un mercato attorno a 2,1mln di unità, il volume più basso dal 2006 (che fu di 1,93mln di nuove registrazioni), e ben al di sotto del volume medio annuo visto registrato negli ultimi cinque anni di 3,45mln di unità. Le condizioni di accesso al credito più difficili e la caduta degli investimenti sia nel settore delle costruzioni sia nel settore energetico (petrolio e gas) penalizzano gli acquisti di autocarri. La situazione politica (destituzione del Presidente Rousseff e del Presidente della Camera Bassa Cunha) ed economica ha determinato una caduta degli investimenti del 20% negli ultimi due anni e un aumento della disoccupazione. Gli **addetti** dell'industria autoveicolare sono scesi a poco più di 111mila a giugno 2016, il 7% in meno rispetto a giugno 2015 e il 27% in meno rispetto a giugno 2013. Il FMI ha previsto per il 2016 una variazione tendenziale negativa del 3,8% e una lieve crescita dello 0,5% per il 2017. I fattori che hanno contribuito a questa brusca frenata dell'economia sono di natura sia esterna che interna. Il rallentamento dell'economia cinese (primo partner commerciale) e dell'Europa, la crisi argentina (primo mercato di sbocco dei prodotti manifatturieri brasiliani) e l'apprezzamento del dollaro hanno certamente influenzato negativamente la performance economica, ma è soprattutto all'interno che sono venuti al pettine tutti i nodi strutturali rimasti per anni irrisolti (costo del lavoro alto, sostenibilità dei conti pubblici, lotta alla corruzione). Al ristagno dell'economia si accompagna un elevato tasso di inflazione, salita al 9% nel 2015. Negli ultimi due anni,

anche per effetto della crisi, le entrate sono bruscamente calate portando ad un deficit primario nel 2014, per la prima volta in quindici anni. Gli elevati tassi di interesse reale hanno poi contribuito a peggiorare il deficit. Ai fattori economici, si aggiungono la mancanza di riforme strutturali (come la riforma della previdenza sociale, che il Governo dovrebbe approvare nella prima metà del 2017 e la riforma per il miglioramento del sistema tributario) e la contrazione degli investimenti pubblici soprattutto nelle infrastrutture, gli scandali per corruzione, che hanno visto il coinvolgimento della compagnia statale Petrobras. Da questa lunga recessione, che ha portato il PIL a contrarsi di oltre 7 punti percentuali negli ultimi due anni, dalla scorsa estate vi sono segnali che la recessione potrebbe già terminare con il quarto trimestre 2016. Le possibilità di consolidamento e crescita per l'industria autoveicolare brasiliana restano dunque notevoli, dato che il tasso di motorizzazione del Paese è di 6,1 abitanti per autovettura e di 4,8 per autoveicolo (dato 2015: parco autoveicoli 41,74mln autoveicoli, di cui 32,7mln di automobili, 6,3mln di veicoli commerciali, 2,1mln di autocarri e 640mila autobus). Il Brasile ha un grande mercato nazionale e le forti barriere commerciali offrono ai produttori nazionali un alto grado di protezione. Le protezioni Inovar-Auto per i produttori locali scadranno nel 2017, mentre l'accordo sulle quote per il commercio di veicoli tra il Brasile e il Messico termina nel 2019.

In **Cile** le vendite di autoveicoli leggeri hanno segno positivo e crescono del 7,4% con oltre 140mila unità, in calo invece la domanda di autocarri (-5%) e di autobus (-11%).

7.3.2 Produzione autoveicoli

Sebbene la produzione di autoveicoli a gennaio-giugno 2016 risulti in calo del 14% sullo stesso periodo del 2015, in **Argentina** la produzione nazionale è ancora capace di attrarre investimenti, nonostante la recessione. La crescente specializzazione nella produzione di pick-up sta aiutando l'Argentina diventare un hub di esportazione regionale per i pick-up e a migliorare la competitività internazionale contro i suoi rivali dell'America Latina. L'Argentina ha accordi commerciali favorevoli con il Brasile e altri nella regione dell'America Latina. Dal 2017 le previsioni stimano una produzione in aumento.

Nel 1° semestre 2016 la produzione di autoveicoli in **Brasile** totalizza 1.016.680 unità, con una perdita del 21% sui volumi di gennaio/giugno 2015; l'export di autoveicoli risulta in aumento del 14% in volumi, ma in calo del 15% in valore. Le previsioni per il 2016 stimano una produzione appena al di sopra dei 2mln di unità, che si prevede in aumento dal 2017.

