

SUD AMERICA¹ - La domanda di autoveicoli in calo del 14%

Peggiora la domanda nel 2014: il mercato degli autoveicoli con circa 4,5 milioni di nuove registrazioni subisce una contrazione del 14% pari a 739mila vendite in meno.

La domanda diminuisce del 36% in Argentina, del 7% in Brasile, dell'11% in Cile e del 76% in Venezuela.

Nel 2014 la stima complessiva delle vendite di autoveicoli in tutti i Paesi del Centro e Sud America si aggira attorno a 5,57 milioni di unità (*dato OICA*), che pesano per il 6,3% di tutte le vendite mondiali (un anno fa raggiungevano la quota del 7,3%) e registrano un calo tendenziale dell'11%.

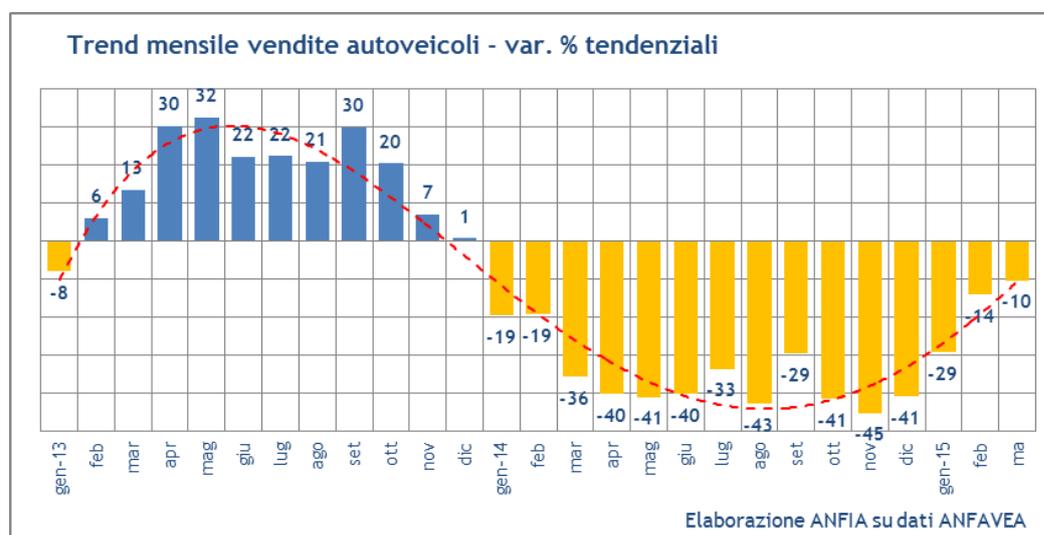
ARGENTINA

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 2014 sono stati venduti complessivamente 613.848 autoveicoli (-36%), così ripartiti: 432.696 autovetture (-36,8%); 158.843 veicoli commerciali (-35,2%); 18.252 autocarri (-35,4%); 4.057 autobus (-32,9%). Le vendite di veicoli di produzione domestica sono state il 44% del totale venduto, in calo del 24% sul 2013. Le vendite di autoveicoli importati calano invece del 43,6%, come effetto della nuova tassa sulle vetture di lusso imposta dal Governo argentino a gennaio 2014, per frenare le importazioni e proteggere la produzione di auto domestiche.

L'inflazione altissima e gli alti livelli di disoccupazione deprimono il clima di fiducia dei consumatori e la svalutazione del *peso* ha avuto un effetto negativo sui costi delle merci importate. Inflazione, debolezza nei consumi, disoccupazione non lasciano margini per un'inversione di tendenza nel breve termine.

Nel 1° trimestre 2015 la domanda risulta in calo del 16% sull'analogo trimestre 2014, sono soprattutto le autovetture e gli autocarri che registrano ancora pesanti cadute rispettivamente del 25% e del 56%; i veicoli commerciali invece realizzano nei primi 3 mesi dell'anno un leggero incremento: +0,9%.



¹ L'area considerata comprende Argentina, Brasile, Cile e Venezuela

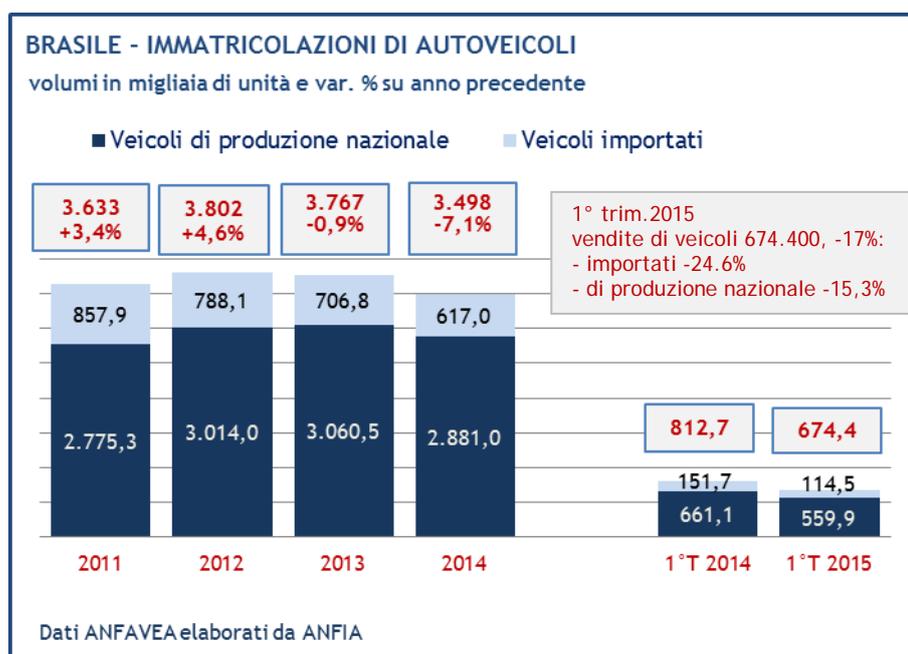
BRASILE

In Brasile, dopo il record di vendite registrato nel 2012 con 3,8 milioni di veicoli, il 4,6% in più sul 2011, nel 2013 la domanda subiva una leggera flessione dello 0,9%. Nel 2014 la domanda di autoveicoli cala del 7,1% sul 2013, con 3.498.012 nuove registrazioni.

Le vendite di autoveicoli di produzione nazionale sono state 2,88 milioni nel 2014, in calo del 5,9% e rappresentano l'82% del totale mercato. I veicoli importati invece sono ammontati a 617mila, in flessione del 12,7%.

Le vendite di light vehicles alimentati a benzina+etanolo rappresentano l'88,2% del mercato, quelle a benzina il 5,5% e diesel il 6,2%. L'etanolo idrato, utilizzato in auto con motori Flex, adatti cioè ad essere alimentati indistintamente benzina, bioetanolo o una qualsiasi miscela dei due è largamente diffuso in America Latina.

Le vendite di autovetture con cilindrata inferiore a 1000 cm³, che rappresentano il 40% del mercato, calano del 9% sul 2013, mentre quelle tra 1000 e 2000 cm³, il 59,3% del mercato, si riducono del 9,7%. Il segmento delle vetture con cilindrata superiore a 2000 cm³ (appena lo 0,7% del totale mercato), calano del 3,8%, dopo la pesante flessione del 21% registrati nel 2013 sul 2012.



Il mercato delle autoveicoli leggeri (auto+veicoli commerciali) totalizza nel 2014 oltre 3,33 milioni di vendite, in calo del 6,9% sul 2013. Fiat mantiene la leadership del mercato dei light vehicles col 21% di quota e 698mila unità vendute, seguita da Volkswagen (17,7% di share, aveva il 18,8% nel 2013) e GM (17,4% vs il 18,1% del 2013). Le vendite Fiat Brasile di autovetture, circa 502mila, risultano in calo del 17%, mentre quelle di veicoli commerciali, che ammontano a 196mila risultano in crescita del 24%.

Le vendite di autocarri ammontano a 137mila unità (-11%) e di autobus a 27.500 (-16%). Eventi come la FIFA-World Cup a giugno 2014 non hanno però favorito il mercato, contrariamente alle previsioni che hanno considerato tale evento e soprattutto i prossimi giochi olimpici del 2016 a Rio de Janeiro una leva di sviluppo per gli investimenti in infrastrutture e grandi opere, capaci quindi di influire sul mercato dei veicoli pesanti.

Nel 1° trimestre 2015 la domanda interna di autoveicoli risulta ancora in calo del 17% sull'analogo trimestre del 2014. Insieme auto e veicoli commerciali registrano un calo di vendite del 16%, mentre il mercato degli autocarri medi-pesanti si ridimensiona del 37% e quello degli autobus del 25%. Scende la quota di light vehicles di FCA rispetto alla media d'anno, che passa dal 21% al 19,7%.

Le previsioni stimano il mercato degli autoveicoli per il 2015 in calo dell'1,8%. La contrazione della domanda di autovetture potrebbe essere attorno al 3,7%. 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 da 3 a 7% sui veicoli con motori fino a 1000 cc, da 9 a 11% sui veicoli superiori a 1000 cc con motore fuel flex e da 10 a 13% sui veicoli con motore a benzina. Il mercato dei veicoli commerciali invece è previsto crescere nel 2015 del 3% e quello degli autocarri del 2%. Le previsioni della domanda sono state riviste al ribasso nei prossimi anni, nel 2019 il mercato potrebbe tornare ai livelli del 2012 (3,8 milioni di nuove registrazioni, *previsioni Business Monitor International*).

Il mercato autoveicolistico brasiliano è il 4° mercato del mondo, dopo Cina, Usa e Giappone e le possibilità di consolidamento e crescita sono comunque notevoli, dato che il tasso di motorizzazione del Paese è di 6,1 abitanti per autovettura e di 4,8 per autoveicolo (dato 2014: parco autoveicoli 41,74 milioni autoveicoli, di cui 32,7 milioni di automobili, 6,3 milioni di veicoli commerciali, 2,1 milioni di autocarri e 640mila autobus). Un fattore importante che spiega la massiccia presenza di investimenti produttivi in Brasile è l'esistenza di una domanda interna comunque destinata a crescere, con una classe media con elevata propensione marginale al consumo e concentrata negli agglomerati urbani, che attualmente conta oltre 100 milioni di abitanti. Alcuni costruttori hanno investito in questi ultimi anni nel Paese, tra questi Hyundai, insediatasi nel 2012 con una produzione di 26mila di light vehicles, il costruttore coreano ha raggiunto le 174mila unità prodotte nel 2014, conquistando il 7% delle vendite complessive di light vehicles (erano il 3% nel 2012).

Nell'ultimo decennio il Brasile ha vissuto un periodo di crescita costante (con una media annua del 3,6%, secondo il FMI), guadagnandosi un ruolo di primo piano a livello internazionale. Tale tendenza ha subito un rallentamento negli anni più recenti, passando dal 7,6% del 2010 all'1,8% del 2012. Dopo la breve ripresa del 2013 (+2,7%), i dati preliminari del 2014 indicano un incremento appena dello 0,1%, confermando le difficoltà della congiuntura economica, che perdurerà per tutto il 2015.

I fattori che hanno contribuito a questa brusca frenata dell'economia sono di natura sia esterna sia interna. Il rallentamento dell'economia cinese (1° partner commerciale) e dell'Europa, la crisi argentina (1° mercato di sbocco dei prodotti manifatturieri brasiliani) e l'apprezzamento del dollaro hanno certamente influenzato la performance economica, ma è soprattutto all'interno che sono venuti al pettine tutti i nodi strutturali, rimasti per anni irrisolti. Al ristagno dell'economia si accompagna un elevato tasso di inflazione che alla fine del 2014 è stato pari al 6,5%, limite superiore consentito rispetto all'obiettivo di riferimento (4,5%). Ma già i primi aumenti dell'anno 2015 nei prezzi amministrati hanno fatto salire l'inflazione al 7,5%. Il tasso di inflazione in Brasile è concentrato nel settore dei servizi ed è di difficile riduzione senza una maggiore concorrenza, una riduzione degli stipendi e un alto aumento del tasso d'interesse con implicazioni negative per la crescita e conseguentemente per le entrate.

La sfida politica principale del governo della presidente Rousseff, all'inizio del suo secondo mandato, è la riduzione della spesa pubblica salvaguardando allo stesso tempo l'insieme di misure a sostegno dei redditi più bassi e di incentivi statali all'economia varato nell'ultimo decennio. Altre priorità politiche dichiarate dalla presidente Rousseff sono la lotta alla corruzione e gli investimenti pubblici, con particolare attenzione alle infrastrutture (*fonte MAE, Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale*).

VENEZUELA

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 gestione del potere nel dopo-Chavez si è presentata da subito molto difficile, la situazione economica è pesantissima, sebbene il Paese sia uno tra i massimi produttori di petrolio, il calo del prezzo del petrolio sta peggiorando un settore penalizzato anche dalla gestione statale. La domanda interna di autoveicoli nel **2014** si è ridotta del 76% con appena 23.707 veicoli venduti. **Nei primi 3 mesi 2015** le vendite complessive di veicoli totalizzano 5.819 unità, in recupero sui bassi livelli del 2014 dell'81%.

CILE

Nel **2014** sono stati immatricolati in Cile oltre 353mila veicoli, l'11% in meno rispetto al 2013. Le vendite di *light vehicles* sono state oltre 337mila (-10,7% sul 2013), così ripartite: 256mila autovetture (incluso SUV) e oltre 81 mila veicoli commerciali leggeri. Il comparto dei "pesanti" registra invece cali del 14% per gli autocarri (12.710 veicoli) e del 31% per gli autobus (3.231 veicoli). Continua l'andamento negativo del mercato anche nei primi **3 mesi del 2015**, calano del 27,5% le vendite di veicoli leggeri, del 5,5% quelle di autocarri e del 45% il mercato autobus.

SUD AMERICA - VENDITE AUTOVEICOLI / MOTOR VEHICLE SALES

PAESI	TIPO VEICOLO	2012	2013	var. % 2013/12	2014	var. % 2014/13
ARGENTINA* (ADEFA)	Passenger cars (A)	596.397	684.379	14,8	432.696	-36,8
	Light trucks** (B)	205.534	245.241	19,3	158.843	-35,2
	Medium-Heavy trucks (C)	22.257	28.254	26,9	18.252	-35,4
	Bus (D)	5.870	6.043	2,9	4.057	-32,9
	Totale Light vehicles (A+B)	801.931	929.620	15,9	591.539	-36,4
	Totale CV (B+C+D)	233.661	279.538	19,6	181.152	-35,2
	Totale	830.058	963.917	16,1	613.848	-36,3
BRASILE (ANFAVEA)	Passenger cars (A)	2.851.540	2.763.718	-3,1	2.504.161	-9,4
	Light trucks (B)	782.575	816.185	4,3	829.236	1,6
	Medium-Heavy trucks (C)	139.147	154.549	11,1	137.073	-11,3
	Bus (D)	28.809	32.918	14,3	27.542	-16,3
	Totale Light vehicles (A+B)	3.634.115	3.579.903	-1,5	3.333.397	-6,9
	Totale CV (B+C+D)	950.531	1.003.652	5,6	993.851	-1,0
	Totale	3.802.071	3.767.370	-0,9	3.498.012	-7,1
CILE (ANAC)	Passenger cars (A)	257.013	286.588	11,5	256.160	-10,6
	Light trucks (B)	81.813	91.652	12,0	81.434	-11,1
	Medium-Heavy trucks (C)	18.309	14.753	-19,4	12.710	-13,8
	Buses	5.196	4.650	-10,5	3.221	-30,7
	Totale Light Vehicles (A)	338.826	378.240	11,6	337.594	-10,7
	Totale CV (B+C+D)	105.318	111.055	5,4	97.365	-12,3
	Totale	362.331	397.643	9,7	353.525	-11,1
VENEZUELA (CAVENEZ)	Totale autoveicoli	130.553	98.878	-24,3	23.707	-76,0
SUD AMERICA	Totale AUTOVEICOLI	5.125.013	5.227.808	2,0	4.489.092	-14,1

Nota - Dati elaborati da ANFIA

* vendite ai concessionari

**include "utilitarios" e "furgones"

ADEFA: ASOCIACION DE FABRICAS DE AUTOMOTORES; ANFAVEA: ASSOCIACAO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEICULOS AUTOMOTORES; CAVENEZ: CAMARA AUTOMOTRIZ DE VENEZUELA; ANAC : ASOCIACION NACIONAL AUTOMOTRIZ DE CHILE