

Ultimi **FUOCHI**

La speranza finisce a novembre. Davvero improbabile che nei 30 giorni di dicembre il mercato possa superare la soglia psicologica delle venti mila immatricolazioni. Anche perchè nessun organo di Governo sta lavorando per dar luogo a un concreto rilancio

IMMATRICOLAZIONI TRATTORI

PERIODO: PRIMO GENNAIO - NOVEMBRE

	2012		2011		DELTA	
	Volumi (n.o)	Quota (%)	Volumi (n.o)	Quota (%)	Volumi (n.o)	Quota (%)
A. CARRARO	1.439	7,80	1.812	8,11	-373	-0,31
CLAAS	515	2,79	605	2,71	-90	0,08
GR. AGCO	1.423	7,71	1.651	7,39	-228	0,32
CHALLENGER	50	0,27	45	0,20	5	0,07
FENDT	734	3,98	908	4,07	-174	-0,09
M. FERGUSON	528	2,86	591	2,65	-63	0,22
VALTRA	111	0,60	107	0,48	4	0,12
GR. ARGO	2.146	11,63	2.824	12,64	-678	-1,01
LANDINI	1.662	9,01	2.178	9,75	-516	-0,74
MCCORMICK	205	1,11	308	1,38	-103	-0,27
VALPADANA	279	1,51	338	1,51	-59	0,00
GR. BCS	824	4,47	1.137	5,09	-313	-0,63
BCS	300	1,63	364	1,63	-64	0,00
FERRARI	281	1,52	429	1,92	-148	-0,40
PASQUALI	243	1,32	344	1,54	-101	-0,22
GR. CNH	5.119	27,74	5.703	25,53	-584	2,21
CASE IH	436	2,36	482	2,16	-46	0,20
N. HOLLAND	4.648	25,19	5.173	23,16	-525	2,03
STEYR	35	0,19	48	0,21	-13	-0,03
GOLDONI	994	5,39	1.265	5,66	-271	-0,28
JOHN DEERE	1.835	9,94	2.373	10,62	-538	-0,68
KUBOTA	478	2,59	537	2,40	-59	0,19
GR. SAME D.F.	3.311	17,94	4.003	17,92	-692	0,02
DEUTZ-FAHR	693	3,76	757	3,39	-64	0,37
LAMBORGHINI	796	4,31	1.044	4,67	-248	-0,36
SAME	1.822	9,87	2.202	9,86	-380	0,02
ALTRI	369	2,00	426	1,91	-57	0,09
TOTALE	18.453	100	22.336	100	-3.883	0,0

VARIAZIONE PERCENTUALE 2012/2011 -17,38

Purtroppo si era visto giusto. Sarà molto difficile che il mercato possa recuperare nel solo mese di dicembre le circa mille e 550 macchine che lo separano dalla soglia psicologica delle venti mila immatricolazioni/anno. Lo scorso anno, in dicembre, l'immatricolato crebbe in effetti di circa mille e 300 macchine e quest'anno non c'è motivo per sperare che possa andare meglio. A meno che l'avvicinarsi delle chiusure fiscali non dia luogo a qualche auto-immatricolazione dell'ultima ora. Anche se così fosse, sarebbe però un recupero fittizio che non cambierebbe la sostanza della situazione. Conviene quindi accettare l'idea che il 2012 è stato un anno "nero", fermo restando che però non risulta tale a livello di export, ambito che bilancia ampiamente i problemi del mercato nazionale. Questo vede in effetti i trattori tradizionali calare di circa 15 punti e mezzo con una punta di oltre 17 punti concentrata nel range di potenze che spazia dai 75 ai 115 cavalli. I tradizionali calano

quindi meno o quanto il mercato, a differenza dei trattori specializzati che con un "meno 22 per cento" sono fra i principali artefici del calo complessivo. Anche perchè da soli rappresentano in volume quasi un terzo delle perdite globali registrate a fine novembre. Da segnalare che il calo degli specializzati è pressochè generale in tutta l'Italia. Al Nord si attesta attorno al 20 per cento, al Centro attorno al 25 e al Sud attorno al 22, percentuali che ovviamente vanno a penalizzare poi quei Marchi che proprio negli specializzati trovavano uno dei loro principali core business. Curioso, tra l'altro, notare come alla debacle delle immatricolazioni degli specializzati non faccia eco un analogo andamento degli isodiametrici, spesso definiti "super-specializzati". Tali macchine si muovono in effetti in linea con l'andamento generale del mercato, a indiretta conferma che sta soffrendo soprattutto l'agricoltura di stampo familiare, quella che compra e usa trattori di potenza medio-bassa destinandoli poi alle attività più disparate. Le grandi aziende e i contoterzisti, che usano macchine di maggior potenza o molto specialistiche, sembrano invece superare meglio il difficile momento e non a caso i cali dei trattori tradizionali negli archi di potenza compreso fra 115 e 200 cavalli e nel segmento degli oltre 200 cavalli risultano più contenuti. Peccato che ciò non aiuti però i fatturati dei Costruttori. I grandi trattori sono infatti macchine costose e quindi il calo delle loro vendite, anche se relativamente contenuto, dà luogo a forti flessioni sulle entrate. Due note relative ai cingolati. A fine novembre accusavano un calo di poco inferiore al nove per cento e quindi, confrontando tale dato con quello globale, si può affermare che i cingolati soffrono meno della media, fermo restando che i loro volumi rappresentano meno del sette per cento dei volumi generali. Nel complesso i dati di cui sopra confermano che in Italia la situazione è difficile, ma non disperata e, guardando agli andamenti mensili, in fase di stallo. Si può sperare quindi che il meno 17 e quattro per cento di fine novembre sia solo momentaneo e che già a breve si riattivi quella lenta risalita che era stata proposta dai mesi di settembre e ottobre. Sempre per dare fiducia ai Costruttori, va anche ricordato che i dati di immatricolazione fotografano una situazione pregressa, un vissuto che ogni mese ci si può auspicare. Lo spera in particolare il marchio Same, i cui volumi lo collocano per sole 12 macchine al terzo posto del mercato dietro a John Deere. Fra i due sarà sicuramente battaglia, con New Holland che potrà assumersi il ruolo di giudice arbitro, forte di una leadership inattaccabile esattamente come il quarto posto di Landini e il quinto di Antonio Carraro, primo fra i costruttori specializzati davanti a Goldoni che risulta piazzato al sesto posto assoluto. Il mercato italiano si conferma quindi saldamente in mano ai marchi nazionali, gli stessi che, fatta salva New Holland, fanno però fatica a imporsi a livello internazionale, a conferma di una produzione forse un po' troppo orientata alle esigenze degli agricoltori italiani. C'è da dire, a difesa dei marchi nazionali, che nessuno fa alcunchè per dar loro una mano, neanche per supportare quelle attività di ricerca e sviluppo che, stando ai proclami dei Politici, sarebbero inderogabili per dar luogo a una crescita. La verità è che parlare non costa nulla e se proprio c'è da metter mano ai portafogli, i Politici lo fanno solo per intascarsi loro i quattrini.