

Le immatricolazioni europee dei trattori chiudono il 2023 in calo di sei punti e mezzo. I costruttori guardano però con timore al futuro causa una situazione economica penalizzata da troppe incertezze

▶ Secondo i sondaggi mensili avanzati da Cema, l'Associazione europea dei costruttori di macchine agricole, a fine Gennaio 2024 "Il clima economico per l'industria delle macchine agricole in Europa è in profonda recessione ... nuovamente peggiorato dopo i forti cali dei mesi precedenti. ... Gli indici per i produttori di trattori e macchine da raccolta sono scesi ai minimi storici. Più della metà degli operatori intervistati ritiene sfavorevole l'attuale situazione economica e due terzi degli intervistati si aspettano un calo del fatturato nei prossimi sei mesi. Dopo che i portafogli ordini avevano raggiunto il picco all'inizio dello scorso anno, il volume degli ordini ha subito ripetute forti riduzioni e corrisponde ora a un periodo di produzione di poco inferiore ai quattro mesi. Nel confronto a lungo termine è ancora relativamente elevato, ma inferiore al livello di inizio anno negli ultimi tre anni".

Fosche nubi sul futuro

Di fatto accade che i timori dei costruttori per il prossimo futuro siano ben più forti di quanto ci si potrebbe aspettare leggendo la flessione dell'immatricolato maturatasi fra il 2022 e il 2023, una caduta inferiore ai sei punti percentuali e mezzo che in tempi normali non avrebbe allarmato più di tanto.

I tempi attuali però poco hanno di normale essendo condizionati da due guerre combattute alla porte dell'Europa e una al suo interno e da un'incertezza politica indotta sia dalle imminenti elezioni europee sia da quelle statunitensi di metà Novembre. A livello globale si stanno inoltre modificando i rapporti di forza fra i principali competitor, con la Cina che punta a uscire dal suo attuale ruolo di produttore leader per assurgere al ruolo di leader economico assoluto scavalcando gli Stati Uniti.

A ciò si aggiunga che i costruttori di trattori stanno esaurendo i portafogli ordini maturati a seguito delle agevolazioni messe in campo dai vari Governi per superare i problemi indotti dalla pandemia da Covid-19.

Richieste cui non si era potuto dar subito seguito causa problemi di approvvigionamento dei componenti necessari per allestire le macchine, ma che avevano dato luogo a solide liquidità.

Ora i trattori sono stati consegnati o sono in fase di consegna e quindi i costruttori hanno ricominciato a lavorare sulla base di nuovi ordini che però stentano ad arrivare. Anche perché, guerre e crisi socio-politiche a parte, come spesso si è

Si barcolla, ma

MERCATO EUROPEO TRATTORI

DATI REPERITI GRAZIE ALLA COLLABORAZIONE DELLA RIVISTA

		Case Ih	Claas	Deutz	Fendt	John	Kubota
		Steyr		Fahr		Deere	
Austria (1)	2023	979	207	185	482	637	45
	2022	1.029	165	176	503	550	67
Belgio	2023	220	63	197	249	415	56
	2022	278	84	223	270	485	44
Bulgaria	2023	119	36	76	41	266	141
	2022	204	57	69	59	274	100
Croazia	2023	99	99	89	26	133	29
	2022	99	83	88	25	121	25
Danimarca	2023	273	157	138	103	421	14
	2022	287	143	93	214	385	17
Finlandia	2023	56	114	15	89	126	27
	2022	62	107	0	99	199	12
Francia (2)	2023	2.359	3.084	1.512	4.082	6.834	1.300
	2022	2.254	3.025	1.572	4.151	6.613	1.453
Germania	2023	1.792	2.092	2.483	6.140	5.899	1.978
	2022	2.138	1.983	2.381	5.319	6.425	1.912
Grecia	2023	43	62	116	28	319	147
	2022	37	65	80	36	463	202
Italia	2023	500	648	1.507	1.348	1.666	970
	2022	615	743	1.604	1.540	2.007	1.152
Lituania	2023	78	91	35	36	198	35
	2022	141	85	44	56	220	29
Norvegia	2023	26	151	104	383	655	38
	2022	61	132	126	348	660	47
Olanda	2023	344	104	197	422	624	36
	2022	278	84	223	270	485	44
Polonia	2023	1.039	373	913	318	1.555	1.195
	2022	1.281	469	1.071	315	1.617	1.145
Portogallo (3)	2023	94	71	405	66	453	483
	2022	156	77	416	61	550	627
Rep. Ceca (4)	2023	290	88	118	143	535	177
	2022	354	107	106	128	484	203
Serbia (5)	2023	205	134	104	13	233	18
	2022	139	96	112	15	207	33
Slovenia (6)	2023	95	49	34	61	128	40
	2022	142	73	75	58	125	52
Spagna	2023	500	198	502	628	1.926	494
	2022	555	258	668	699	2.159	709
Svezia	2023	179	87	31	159	573	54
	2022	205	72	45	178	556	51
Svizzera	2023	157	80	190	398	328	38
	2022	131	115	196	328	283	48
Ungheria (7)	2023	220	396	65	194	635	91
	2022	326	282	85	276	971	132
		Case Ih		Deutz		John	
		Steyr	Claas	Fahr	Fendt	Deere	Kubota
Totali	2023	9.667	8.384	9.016	15.409	24.559	7.406
	2022	10.772	8.305	9.453	14.948	25.839	8.104
	Differ.	-1.105	79	-437	461	-1.280	-698
	Delta%	-10,3	1,0	-4,6	3,1	-5,0	-8,6

**MERCATO EUROPA 2023
VOLUMI PER GRUPPO
E DIFFERENZA VS 2022**

AGCO	ARGO TRACTORS	CLAAS
31.358	4.520	8.384
-456	-899	80

DETTAGLIO DELLE NOTE IN TABELLA

- (1) L'84 per cento circa della voce "Altri" è costituito da trattori a marchio Lindner per 371 immatric.
- (2) I dati sono riferiti ai soli trattori standard e specialistici
- (3) Il 32,3 per cento circa della voce "Altri" è costituito da trattori a marchio Solis con 712 immatric.
- (4) Il 27 per cento circa della voce "Altri" è costituito da trattori a marchio Solis con 273 immatric.

per ora non si crolla



AGRICOLI 2023 - PRINCIPALI PAESI

SPAGNOLA "AGROTECNICA" E IL PORTALE WWW.MECCAGRI.IT

Landini McCorm.	Massey Ferguson	New Holland	Same Lamborg.	Valtra	Altri	Totale	Delta%
29	222	614	135	259	439	4.233	-7,3
26	351	634	194	301	570	4.566	
18	107	361	5	95	55	1.841	-10,85
5	113	386	0	89	88	2.065	
105	31	88	97	21	241	1.262	-11,00
70	63	127	90	0	305	1.418	
53	22	64	172	28	207	1.021	0,59
29	23	75	203	24	220	1.015	
16	107	242	3	143	5	1.622	-12,42
13	182	335	2	177	4	1.852	
0	81	135	0	656	241	1.540	3,15
0	93	103	0	597	221	1.493	
695	2.842	4.596	544	2.026	-363	30.239	1,98
919	2.995	3.974	534	1.987	178	29.653	
208	1.359	1.578	370	1.378	5.068	30.345	0,00
251	1.300	1.620	380	1.119	5.516	30.344	
229	88	176	164	19	279	1.670	-11,03
262	70	2650	139	8	250	1.877	
1.636	761	2.879	1.356	575	3.768	17.614	-12,83
2.112	864	3.601	1.750	689	3.529	20.206	
5	90	50	0	121	236cv	975	-23,59
0	172	80	0	141	308	1.276	
18	445	59	0	585	155	2.619	-8,01
7	507	100	0	657	202	2.847	
37	242	431	0	150	-7	2.580	24,94
67	113	386	7	89	19	2.065	
184	599	1.794	0	473	1.857	10.300	-12,17
170	885	1.845	0	555	2.374	11.727	
260	90	643	422	121	2.205	5.313	-8,68
253	143	748	559	156	2.072	5.818	
52	92	224	30	85	985	2.819	-16,47
51	105	255	38	55	1.489	3.375	
153	8	66	55	37	1.650	2.676	-14,70
192	14	96	76	20	2.137	3.137	
192	32	140	92	21	220	1.104	-19,12
109	39	179	100	22	391	1.365	
456	352	1.158	167	369	2.029	8.779	-14,92
763	397	1.498	365	344	1.903	10.318	
4	344	207	0	439	179	2.256	-4,45
2	340	237	0	458	217	2.361	
38	147	156	105	116	101	1.854	1,98
28	157	216	102	112	102	1.818	
87	102	301	0	68	850	3.009	-32,49
90	240	452	96	100	1.407	4.457	
Landini McCorm.	Massey Ferguson	New Holland	Same Lamborg.	Valtra	Altri	Totale	Delta%
4.520	8.163	15.962	3.717	7.785	21.081	135.671	-6,5
5.419	9.176	17.212	4.635	7.700	23.502	145.053	
-899	-1.002	-1.249	-917	85	-2.421	-9.382	
-16,6	-10,9	-7,3	-19,8	1,1	-10,3	-6,5	

CNH	JOHN DEERE	KUBOTA	SDF
25.629	24.559	7.406	12.733
-2.354	-1.280	-698	-1.354

(5) L'86 per cento circa della voce "Altri" è costituito da trattori a marchi Belarus, Armatrac, Imt, Lovol, Yto, Solis, Mahindra

(6) Il 43 per cento circa della voce "Altri" è costituito da trattori a marchi Solis e Ls

(7) Il 29 per cento circa della voce "Altri" è costituito da trattori a marchio Solis per 272 immatricolazioni

scritto è successo che in tutta Europa le aziende abbiano sfruttato negli anni scorsi gli aiuti per rinnovare i propri parchi macchine e quindi ora non hanno la necessità di acquistare nuovi trattori.

Logico aspettarsi a questo punto che tale situazione si protragga per gran parte del 2024 andando poi a risolversi progressivamente se e quando si saranno conclusi i conflitti e si saranno delineate nuove posizioni di equilibrio socio-politiche. Nell'attesa e nella pagina a lato, la consueta tabella riepilogativa del mercato europeo, elaborata in collaborazione con la rivista spagnola Agrotecnica e il portale italiano Meccagri.

Norme assurde, lesa l'informazione

Nelle pagine a seguire invece un'analisi relativa all'andamento dei vari Marchi, fermo restando che i dati vanno interpretati quali ordini di grandezza e non quali valori assoluti. Com'è noto un'assurda norma europea limita infatti ai costruttori la libertà di diffondere i propri e più recenti dati di mercato se relativi a comparti di tipo oligopolistico, quelli cioè in cui operano pochi soggetti. La meccanizzazione agricola è fra questi e quindi i dati in tabella relativi al 2023 sono frutto di indagini condotte in autonomia dalla rivista, mentre quelli 2022 possono essere considerati quasi ufficiali.

Da segnalare inoltre che ogni Paese elabora i propri dati in maniera personale in mancanza di un'elaborazione unificata e continentale. Accade quindi che qualcuno conteggi fra i trattori anche i sollevatori telescopici e altri che ritengano trattori anche i mezzi orientati alla manutenzione del verde. Quest'anno, si è cercato di eliminare tali distonie per dar seguito a una tabella che nei limiti del possibile abbracci solo i trattori agricoli di potenze superiori ai 40/50 cavalli.

Chi cresce del 25 per cento e chi cala del 32

Per quanto riguarda gli andamenti nazionali va sottolineata l'estrema variabilità degli stessi. Si passa da Paesi che han visto crescere il proprio immatricolato di quasi il 25 per cento, l'Olanda, a Nazioni in cui l'immatricolato è sceso di oltre il 32 per cento come è successo in Ungheria. Si tratta però di situazioni estreme, esattamente come accade per la decrescita di oltre il 23 per cento della Lituania, e relative a mercati i cui volumi poco incidono su quelli generali. In tale contesto i Paesi trainanti continuano a essere, in ordine di volumi, Germania e Francia pressoché alla pari, seguite dall'Italia che a sua volta precede Polonia e Spagna, anche loro vicine. La Germania però chiude alla pari, la Francia è in leggera crescita, un due per cento circa, mentre l'Italia, Polonia e Spagna sono in calo, la prima e la seconda fra il 12 e il 13 per cento e la Spagna di quasi il 15.

© RIPRODUZIONE VIETATA
WWW.MACCHINETRATTORI.INFO



Chi sale e chi scende

Non tutti i Marchi attivi sul Vecchio Continente hanno seguito l'andamento generale del mercato. Alcuni hanno risentito in maniera superiore del difficile momento, altri sono cresciuti. Di seguito alcune considerazioni in merito

CASE IH E STEYR



Il binomio austro-statunitense del gruppo Cnh Industrial lascia sul campo più di mille e cento macchine, per un calo di poco superiore al dieci per cento. Le flessioni più importanti in Germania e Polonia, Paesi in cui si registra più del 50 per cento della flessione. L'immagine di Brand fautori di tecnologie avanzate e di una comprovata affidabilità è però consolidata su tutti i mercati e quindi è ipotizzabile che un recupero sia a portata di mano, soprattutto se il Gruppo saprà dar luogo a una specifica politica di supporto.



CLAAS



Claas entrò nel settore trattoristico nel 2003 e quindi a fine 2023 ha celebrato i suoi primi venti anni di attività. Lo ha fatto esibendo volumi di immatricolato tutt'altro che disprezzabili se si considera che l'attuale offerta è molto orientata al medio/alto e all'alto di gamma. La Casa tedesca ha inoltre messo a fuoco una leggerissima crescita che può essere interpretata quale conferma dell'apprezzamento che il Marchio vanta presso gli utenti finali, soprattutto quelli dei mercati più evoluti che già hanno in parco macchine raccogliatrici semoventi del Marchio.

DEUTZ-FAHR



Il Marchio tecnologico del gruppo Sdf segue da vicino il trend generale del mercato flettendo di circa quattro punti e mezzo a seguito di una perdita di immatricolato di circa 440 macchine. Si conferma comunque quale brand trainante per il Gruppo lombardo, soprattutto su quei mercati che vedono i marchi Same e Lamborghini assenti o presenti in maniera molto marginale. Da segnalare la crescita in Germania, suo tradizionale mercato di riferimento, a fronte di sostanziali tenute in tutti gli altri Paesi.

FENDT



La Casa di Marktoberdorf è l'unica che chiude il 2023 con una crescita abbastanza significativa, più tre per cento circa, indotta da un aumento dell'immatricolato di 461 trattori. Il Brand risulta inoltre al primo posto in Germania e in Svizzera davanti a John Deere e secondo dietro a New Holland e a John Deere rispettivamente in Francia e Olanda. Di fatto la conferma che la tecnologia viene apprezzata dal settore e viene anche fatta propria nel momento in cui eventuali agevolazioni la rendono maggiormente approcciabile economicamente.

JOHN DEERE



Il leader mondiale del comparto chiude il 2023 con una flessione inferiore a quella del mercato nonostante una perdita di poco inferiore alle mille e 300 macchine, il volume più elevato se si confrontano fra loro i singoli marchi. Resta comunque il Brand leader assoluto del mercato europeo con oltre 24 mila e 550 immatricolazioni, volume che nessun altro costruttore riesce ad avvicinare e che viene superato solo dai gruppi Agco e Cnh, ma sommando fra loro i rispettivi marchi.





KUBOTA



Kubota flette di un paio di punti in più rispetto al mercato generale e vede scendere i suoi volumi da circa otto mila e 100 macchine a sette mila e 406. Probabilmente è il Marchio che in termini percentuali più ha risentito sia dei ritardi produttivi indotti dai rallentamenti mondiali delle forniture di componenti, sia della progressiva crescita dei costruttori asiatici nel settore delle basse potenze, non disponendo ancora di una gamma di potenza superiore ai 175 cavalli proposti dalla serie più prestazionale "M7003".

LANDINI E McCORMICK



Tempi difficili per i trattori italiani. I due marchi del gruppo Argo Tractors, Landini e McCormick, vedono le loro immatricolazioni calare in misura non irrilevante, andamento peraltro molto legato alla flessione subita sui mercati francese e spagnolo. Anche in questo caso probabilmente pesa la crescita dei compatti asiatici indotta da rapporti prezzo/prestazioni che nessun brand europeo può avvicinare. A dimostrazione di ciò le buone performance maturate nell'Est Europa, dove le locali politiche frenano le importazioni asiatiche.



MASSEY FERGUSON



Fatta eccezione per Germania, Grecia, Olanda e Svezia, Massey Ferguson arretra su tutti i mercati mettendo a segno un calo totale delle immatricolazioni di circa mille macchine che dà luogo a una percentuale di flessione pressoché doppia rispetto a quella del mercato. A tale arretramento molto si lega peraltro la performance negativa del gruppo Agco nel suo complesso, meno 456 trattori rispetto al 2022, che però con 31 mila e 358 immatricolazioni può tuttavia vantare il primato europeo fra i Gruppi industriali. All'interno della Multinazionale statunitense però Valtra ha molto accorciato il gap nei confronti di Massey Ferguson, arrivando a meno di 400 macchine di distanza.

NEW HOLLAND



Per il marchio anglo-italo-olandese il 2023 chiude in ribasso, ma con una flessione del tutto allineata a quella del mercato. Le 15 mila 960 immatricolazioni circa permettono inoltre a New Holland di salire sul secondo gradino del podio dietro a John Deere e davanti a Fendt, con quest'ultimo che però comincia a insidiare il Brand che fa capo a Cnh Industrial più da vicino che non in passato. L'impressione è che New Holland sia molto apprezzato a livello di medie e alte potenze, ma forse non ancora recepito quale valida alternativa ai marchi che nell'immaginario collettivo degli imprenditori agricoli europei sono considerati tecnologicamente e prestazionalmente più evoluti.

SAME E LAMBORGHINI



In caduta libera i due marchi italiani del gruppo Sdf, Same e Lamborghini. Perdono circa 920 immatricolazioni che danno origine a una flessione del 20 per cento. A spingere verso il basso i Brand di Treviglio sono soprattutto le circa 400 immatricolazioni in meno registrate in Italia e le 335 mancanti in Spagna e in Portogallo. Il binomio tricolore mantiene però quasi inalterati i propri volumi in Francia e in Germania, a dimostrazione di una maturità tecnica riconosciuta dai mercati che notoriamente premiano la tradizione costruttiva.



VALTRA



Continua la crescita di Valtra, brand che in molti Paesi viene ormai recepito quale competitor dei cosiddetti "trattori tecnologici" e quindi inserito fra i brand premium del comparto. La crescita non è ovviamente travolgente, solo 85 immatricolazioni in più rispetto al 2022, ma in un momento storico difficile come l'attuale ogni vendita in più è preziosa. Ciò a maggior ragione se si considera che gli incrementi maggiori sono maturati con una gamma molto focalizzata sulle medie e sulle alte potenze, due tra i segmenti più combattuti a livello europeo anche per i margini economici capaci di generare.

