

# Il piatto piange, ma non troppo

*Il mercato trattori come il poker. I costruttori sono impegnati in una mano tesa e nervosa che non sembra voler premiare chi ha in mano le carte migliori. A dimostrazione che si può vincere anche bleffando*

Dopo i tracolli di luglio e di agosto, con cadute che erano arrivate a superare il 30 per cento su base mensile, il mercato trattori sembra essersi assestato su una flessione dell'otto e sei per cento su base annuale. Tale risulta in effetti il calo

percentuale delle immatricolazioni registrate a fine settembre se confrontate con quelle proposte dallo stesso periodo nel 2005. Un calo che in altri momenti avrebbe scatenato pianti greci presso i costruttori, ma che allo stato attuale **non sembra preoccupare** più di tanto. Delle due l'una quindi. O i costruttori si sono abituati alle perdite e se le lasciano scivolare sulla pelle come l'acqua della doccia, o le perdite sono più virtuali che concrete. La seconda ipotesi secondo Macchine Trattori è quella giusta, confermata peraltro da una serie di interviste svolte presso le Case. Se negli anni scorsi tutte si facevano vanto delle performance segnate dalle proprie immatricolazioni, ora le stesse Case ammettono che il calo delle proprie immatricolazioni si lega più a un **2005 gonfiato** che a un 2006 in caduta libera. La corsa all'immatricolazione dei vecchi trattori scatenatasi nel corso del 2005 e indotta dall'avvicinarsi del 31 dicembre, data dopo la quale non sarebbe più stato possibile immatricolare nessun trattore che non fosse in regola con le norme anti inquinamento, aveva in effetto drogato le stesse immatricolazioni, dando origine ad andamenti che poco avevano a che vedere con le vendite vere. Ora la situazione sembra essersi stabilizzata, con l'immatricolato che comincia seguire le vendite senza troppi ritardi e queste ultime che, in realtà, secondo le stime dei costruttori, calerebbero **solo di un cinque per cento circa**. Mezzo punto in più, mezzo punto in meno. Ne deriva che il **Gruppo Same Deutz-Fahr** può a tutti gli effetti proclamarsi leader senza che alcuno

ne possa mettere in dubbio la posizione, cosa che pone definitivamente il **Gruppo Cnh** sulla seconda piazza del podio. Al terzo posto ovviamente il **Gruppo Argo** che ufficialmente perde un punto e mezzo di quota, ma di fatto va a confermare quel "quasi 15 per cento"

di quota che probabilmente è sempre stato saldamente nelle sue mani. Da notare che i tre, messi assieme, coprono il 63 e quattro per cento del mercato, lasciando quindi solo il resto, il 36 e sei per cento, poco più di un terzo, a tutti gli altri attori costituiti da tre grosse multinazionali, il **Gruppo Agco, Claas e John Deere**, tre aziende nostrane i cui volumi nazionali sono ormai tali da poter sfidare i big, **Antonio Carraro, Gruppo Bcs e Goldoni**, e una pletera di costruttori minori. A livello di marchi da segnalare la leadership di **New Holland**, seguita a distanza da **Same** che, a sua volta, è tallonato da vicino da **Landini**. Staccato il resto del gruppo che vede **Lamborghini** tornare davanti a **John Deere**. Da tempo entrambi registrano cali più o meno pronunciati che hanno portato a un testa a testa giocato più sui chi perde meno che non su chi cresce di più, situazione che si ritrova peraltro anche fra i costruttori specializzati dove **Antonio Carraro** allunga su **Goldoni** che, a sua volta, ristabilisce le distanze con il **Gruppo Bcs**.

Pressoché stabili invece se si ragiona in termini di volumi, **Case Ih** e **Fendt**, guarda caso due marchi che hanno impostato le proprie strategie commerciali sui contenuti tecnici e sulle prestazioni, e in crescita **Claas, Steyr** e, in misura minore, **Deutz-Fahr**, gli unici marchi che vedono le proprie immatricolazioni in positivo. Ora non resta che aspettare l'Eima e con lei la stipula degli ultimi contratti 2006 che dovrebbero portare il mercato verso le 30 mila macchine immatricolate. La speranza è sempre l'ultima a morire.

## IMMATRICOLATO ITALIA: NOVE MESI 2006

Gruppo	2006 Volumi	% Quota	2005 Volumi	% Quota	Volumi Delta	Quota Delta
Antonio Carraro	1.887	8,25	1.959	7,84	-72	0,41
Claas	384	1,68	317	1,27	67	0,41
Gruppo Agco	1.392	6,09	1.526	6,11	-134	-0,02
M. Ferguson	693	3,03	797	3,19	-104	-0,16
Fendt	598	2,62	611	2,45	-13	0,17
Challenger	35	0,15	42	0,17	-7	-0,02
Valtra	66	0,29	76	0,30	-10	-0,02
Gruppo Argo	3.348	14,64	4.039	16,17	-691	-1,52
Landini	2.689	11,76	3.257	13,04	-568	-1,28
McCormick	427	1,87	496	1,99	-69	-0,12
Valpadana	232	1,01	286	1,14	-54	-0,13
Gruppo Bcs	1.010	4,42	1.103	4,42	-93	0,00
Bcs	295	1,29	346	1,38	-51	-0,09
Ferrari	436	1,91	443	1,77	-7	0,13
Pasquali	279	1,22	314	1,26	-35	-0,04
Gruppo Cnh	5.414	23,68	5.739	22,97	-325	0,71
New Holland	5.059	22,13	5.386	21,56	-327	0,57
Case Ih	315	1,38	327	1,31	-12	0,07
Steyr	40	0,17	26	0,10	14	0,07
Goldoni	1.501	6,56	1.687	6,75	-186	-0,19
John Deere	1.722	7,53	2.087	8,35	-365	-0,82
Gr. Same D.F.	5.719	25,01	6.030	24,14	-311	0,88
Deutz-Fahr	665	2,91	660	2,64	5	0,27
Hurlimann	163	0,71	226	0,90	-63	-0,19
Lamborghini	1.910	8,35	2.048	8,20	-138	0,16
Same	2.981	13,04	3.096	12,39	-115	0,64
Altri	488	2,13	496	1,99	-8	0,15
Totale	22.865	100,00	24.983	100,00	-2.118	0,00
<b>Decremento 2006/2005</b>		<b>8,5</b>				

### CATASTROFE MIETITREBBIE

*Claas circa 125 macchine, Cnh circa 120, Laverda fra le 85 e le 90 e John Deere da 50 a 55. In tutto non più di 400 immatricolazioni per le mietitrebbie, volume che però, in mancanza di dati certi, ad alcuni degli addetti ai lavori sembra addirittura ottimistico. Il 2006 per le grandi raccogliatrici è stato quindi un anno nerissimo, tant'è che perfino Claas, tornata ai vertici del mercato dopo due anni trascorsi in posizione di rincalzo non si compiace più di tanto visto che non è con le quote che si fanno i fatturati. Tutti concordi sul perché della debacle. La nuova Pac sta spostando a Est il baricentro produttivi delle colture seminative e proprio per questo la riorganizzazione dell'agricoltura nazionale guarda sempre più al frutteto a al vigneto.*