

Passando ad analizzare le dimensioni del parco circolante, e leggendo in particolare il fenomeno lungo la dimensione geografica, emerge come la distribuzione sia amplificata per le famiglie del Centro e del Nord. Infatti, nonostante lo stock di autovetture circolanti al

La domanda di auto è stata più forte nelle aree meno ricche del paese, che hanno livelli di spesa per la mobilità inferiori alla media nazionale.

Sud rappresenti quasi il 30% del totale parco, la dotazione per famiglia è di molto sotto la media Italia (1,15 auto per nucleo del Mezzogiorno contro l'1,33 della media Italia nel 1996).

Singolare è il dato del Centro, dove le famiglie detengono il numero di auto più alto. Il dato è in parte condizionato dalla capitale d'Italia, dall'Umbria e dalle Marche. Il dato dell'Umbria, leggermente sotto le 1,6 auto per famiglia, è, invece, viziato dall'elevato numero di immatricolazioni stimolate dalle vantaggiose tariffe assicurative.

Le famiglie del Mezzogiorno, che avevano deciso di acquistare molte meno auto negli anni dal 1993 al 1995, sono ora le più reattive alle politiche di incentivazione che provengono dal lato dell'offerta e dal governo.

Come valutazione conclusiva di queste tendenze va ricordato che il bene auto di per sé non costituisce un mercato continuamente crescente: esiste un livello di saturazione del parco ed esiste un livello di ricambio dello stesso parco che può essere modificato non tanto in termini quantitativi quanto in termini di composizione. È dunque corretto

anche sotto il profilo teorico attendersi un incremento del potenziale di vendita che passa dai prezzi più che dalle quantità. In

questo caso l'aumento di prezzo dovrebbe testimoniare uno spostamento della composizione delle dotazione familiare di mezzi di trasporto verso un mix qualitativamente superiore.

■ Moto

Gli incentivi settoriali introdotti in questo mercato nell'agosto 1997 non hanno avuto lo stesso effetto degli analoghi dedicati all'auto - Tuttavia, anche la moto ha mostrato progressi, non solo per quel che riguarda i ciclomotori ma anche, e forse in maniera impreveduta, grazie alle moto di cilindrata superiore.

L'analisi del mercato dei motocicli, a differenza di quella delle autovetture, si sviluppa su due dimensioni, quella territoriale, limitata in questo caso alle quattro macro aree (Nord-Ovest, Nord-Est, Centro e Sud), e quella della tipologia dei motoveicoli.

I segmenti di interesse sono due, in quanto si distingue tra ciclomotori e motocicli (con cilindrata superiore ai 50 cc.).

Questa suddivisione appare un aspetto fondamentale del mercato, sia per evidenti differenze tecniche e di costo, sia anche per i diversi trend di crescita che presentano e che analizzeremo tra breve.

La penetrazione dei veicoli a due ruote nelle

famiglie italiane è ancora molto lontana da quella delle auto: solo il 23% delle famiglie possiede una moto, mentre forti differenze si osservano tra le regioni del Nord Est e del Centro (rispettivamente 27% e 24%) e quelle del Nord Ovest e del Sud (22,5% e 20%).

Questo significa che il mercato delle due ruote è ben lontano dall'essere saturo e, nonostante gli incrementi che vedremo tra breve, ha ancora molte potenzialità da esprimere.

Nel 1997 è proseguita la crescita del settore moto, sostenuto dalle buone performance dello scooter, in particolare nella versione targata, che inaspettatamente ha ridato vitalità al segmento delle moto con cilindrata tra i 125 e i 250 cc.

L'incremento di immatricolazioni è stato nell'ordine del 2,5% per quel che riguarda il mercato dei ciclomotori. Quando si parla di ciclomotori implicitamente occorre far riferimento agli scooters, in quanto la quasi totalità del mercato è composta da questa tipologia di bene; stanno infatti perdendo sempre più di importanza i ciclomotori vecchio stampo, come ad esempio il "Ciao" della Piaggio.

La crescita costante dello scooter alla quale



stiamo ormai assistendo da alcuni anni è principalmente dovuta al crescere del traffico cittadino, ed alla conseguente ricerca di mezzi alternativi all'automobile per spostarsi in città.

Per quel che riguarda invece i motocicli, ossia l'insieme delle moto con più di 50 cc. di cilindrata, abbiamo assistito ad un incremento medio delle immatricolazioni superiore all'11%, anche se con forti disparità territoriali; con il Sud che appare come la zona meno dinamica.

Nel dettaglio, occorre dire che in larga misura questo incremento è dipeso dall'aumento delle vendite nel settore dei maxi scooters, ed in particolare dal modello Majesty della Yamaha.

Per rendersi conto dell'enorme successo che ha riscosso questo particolare modello, è sufficiente dire che la percentuale di vendite Yamaha sul totale delle moto vendute è pas-

sata dal 16,2% del 1996 a più del 21% nel 1997, raggiungendo la leadership nel mercato italiano.

Osservando le vendite nelle quattro zone geografiche, risulta evidente una netta disparità a seconda che si analizzi il mercato dei ciclomotori o quello dei motocicli.

Se infatti per i primi la zona che maggiormente contribuisce alla crescita è indubbiamente il Sud, dove viene venduto quasi il 30% delle moto inferiori a 51cc.; per quel che riguarda le moto di cilindrata superiore la palma di area più "attiva" spetta senza dubbio al Nord Ovest, dove vengono venduti quasi il 34% del totale dei veicoli.

Osservando i dati relativi al parco circolante di veicoli a due ruote, emergono alcune interessanti caratteristiche invisibili con la



sola analisi delle immatricolazioni.

Il processo di diffusione delle due ruote interessa soprattutto l'area 4, che si rivela quella con il maggior numero di unità circolanti; sia per quanto riguarda i ciclomotori che per i motocicli.

All'espansione dello stock di ciclomotori e alla crescita brillante delle moto di grossa cilindrata, fa riscontro l'appiattimento della dinamica del parco di veicoli superiori a 50 cc. di cilindrata, soprattutto al centro.

Dall'analisi congiunta di immatricolazioni e parco circolante possiamo affermare che la rottamazione interessa quasi esclusivamente le grosse moto; non si potrebbe spiegare altrimenti il forte incremento delle immatricolazioni di motocicli al quale fa riscontro una quasi stabilità del parco circolante.

In sostanza ciò significa che per le famiglie italiane, l'acquisto di un ciclomotore non viene necessariamente effettuato a scopo sostitutivo, cosa che invece avviene di frequente per i ciclomotori.

Il potenziale del mercato delle due ruote appare in crescita per entrambe le tipologie di prodotto, anche se ad un +4% dei ciclomotori fa riscontro un +18% dei motocicli, a conferma che questo settore sta accrescendo la sua importanza, anche se rimane ancora di gran lunga inferiore al valore del

Immatricolazioni di ciclomotori - migliaia

Area	1996	1997	Variazione %
Nord Ovest	140.855	144.517	+2,6%
Nord Est	158.462	162.107	+2,3%
Centro	117.379	120.314	+2,5%
Sud	170.200	174.625	+2,6%
Italia	586.896	601.563	+2,5%

Immatricolazioni di motocicli - migliaia

Area	1996	1997	Variazione %
Nord Ovest	30.343	34.658	+14,2%
Nord Est	17.476	19.604	+12,2%
Centro	18.039	20.239	+12,2%
Sud	25.875	27.936	+8,0%
Italia	91.733	102.436	+11,7%

Fonte: Findomestic, Prometeia

mercato dei ciclomotori.

A differenza di quel che accade per le auto, qui il potenziale della zona Sud si rivela, unitamente a quello del Nord Ovest, di importanza primaria; nelle due zone congiuntamente viene infatti fatturato il 56% dell'intero valore.

Tuttavia, al di là delle disparità che si riscontrano tra le diverse aree nazionali e delle differenze tra ciclomotori e motocicli, si può individuare un trend crescente del mercato delle due ruote nel complesso.

Lo sviluppo è dovuto, sia all'incremento dei volumi distribuiti, sia a un modesto ma persistente processo inflazionistico. Dal 1990, nell'arco di dieci anni il mercato potrebbe raddoppiare, traguardando all'inizio del prossimo decennio la soglia dei 4000 miliardi di fatturato.

Parco ciclomotori - migliaia

Area	1996	1997	Variazione %
Nord Ovest	1.460	1.471	+0,8%
Nord Est	1.621	1.668	+2,3%
Centro	1.367	1.384	+1,2%
Sud	1.746	1.802	+3,2%
Italia	6.194	6.325	+2,1%

Parco motocicli - migliaia

Area	1996	1997	Variazione %
Nord Ovest	458	470	+2,6%
Nord Est	299	302	+1,0%
Centro	540	541	+0,2%
Sud	546	549	+0,5%
Italia	1.843	1.861	+1,0%

Fonte: Findomestic, Prometeia

Per quel riguarda infine i prezzi medi di vendita, un ciclomotore costa oggi media-

mente 3 milioni e mezzo, una moto di cilindrata compresa tra i 51 ed i 500 cc. si aggira sui 7,5 milioni, mentre cifre abbondantemente superiori ai 10 milioni sono proprie delle cilindrature superiori; le maxi moto, ossia quelle con cilindrata superiore ai 750 cc. costano in media più di 21 milioni.

Potenziale di vendita ciclomotori - miliardi di lire

Area	1996	1997	Variazione %
Nord Ovest	471	492	+4,5%
Nord Est	530	552	+4,1%
Centro	392	409	+4,4%
Sud	569	594	+4,4%
Italia	1.962	2.047	+4,3%

Potenziale di vendita motocicli - miliardi di lire

Area	1996	1997	Variazione %
Nord Ovest	372	447	+20,2%
Nord Est	237	277	+16,9%
Centro	203	242	+19,2%
Sud	266	308	+15,8%
Italia	1.078	1.274	+18,2%

Fonte: Findomestic, Prometeia

