

Analisi del mercato dei motoveicoli

È ormai soltanto il targato il segmento delle due ruote in grado di trainare il mercato. I ciclomotori, a causa delle normative in materia di emissione e dell'obbligatorietà del casco stanno rapidamente ridimensionandosi. Si assiste dunque ad una flessione forte delle vendite nel loro complesso a cui corrisponde una stabilità di spesa.

■ Introduzione

Si confermano anche nel 2000 le buone performance del mercato dei motoveicoli, in proseguimento del trend positivo degli ultimi tre anni.

Prevale inoltre ancora il dualismo tra targato e non targato, con forti incrementi delle vendite per il primo segmento di mercato e forti decrementi per il secondo con una sostituzione che sembra accentuarsi con il passare degli anni. La differenza tra le dinamiche della domanda riguarda soprattutto il primo segmento del targato, relativo alle cilindrato tra 51 e 250 cc., rispetto ai ciclomotori.

I temi principali che sostengono il mercato sono quelli che registravamo nello scorso Osservatorio: incentivi alla rottamazione dei veicoli non conformi alle nuove normative in materia di emissioni e consumi e l'entrata in vigore della legge sul casco con l'obbligatorietà estesa ai

ciclomotori. L'accelerazione alla sostituzione dei vecchi motoveicoli e la spinta all'acquisto del nuovo scaturita dalle nuove esigenze in materia di mobilità urbana si è espressa largamente nel corso del 1998 ed è stata consolidata dall'ulteriore incremento della domanda nell'anno passato. Infatti, il segmento tra 51 e 250 cc., il più importante in termini di numero di pezzi tra i targati e ormai prossimo a conquistare la leadership anche sul non targato, ha registrato

incrementi di domanda pari al 150% e al 57,7% rispettivamente nel '98 e nel '99, mentre per il 2000 le nostre stime parlano di un ulteriore incremento del 31% fino ad arrivare a quasi 345.000 pezzi venduti.

I dati congiunturali evidenziano dunque come i trend di crescita possano proseguire nell'anno in corso. Nonostante solo in aree circoscritte si siano avute limitazioni alla circolazione dei motocicli non conformi con



la nuova normativa in materia di emissioni inquinanti entrata in vigore nel 1999 (Euro1), la spinta alla sostituzione dei vecchi motoveicoli appare molto forte. Occorre ricordare che in questo ambito siamo comunque solo in fase iniziale. Già dal 2003 le regole relative all'emissione dei veicoli prodotti si faranno più restrittive e si attende, quindi, un nuovo impulso alla domanda del settore.

Un altro elemento importante da evidenziare è la capacità espressa dai principali produttori nazionali ed esteri, di offrire prodotti tecnologicamente ed esteticamente adatti alle nuove esigenze. L'elevata competizione ha prodotto inoltre un contenimento nella crescita dei prezzi che, unita alla quota di incentivi corrisposta dallo Stato e dai concessionari, determina delle riduzioni di prezzo rispetto all'anno passato per la maggior parte dei segmenti. Vale la pena ricordare che gli allentamenti delle tensioni relative ai redditi familiari e una previsione di crescita sensibile per gli stessi già a partire dall'anno in corso, sarà un ulteriore elemento di sostegno alle vendite di motoveicoli. Inoltre i forti rincari dei carburanti registrati durante tutto il 2000, potranno accrescere la convenienza dei consumatori italiani all'utilizzo di motoveicoli, a scapito delle auto, negli spostamenti nei centri urbani.

■ Immatricolazioni

Per il 2000 si stima una riduzione delle vendite di motocicli in quantità del 18%

Le vendite di motoveicoli nel 2000 (numero) e variazioni percentuali rispetto al 1999

	Vendite 2000*			Totale Moto	Ciclomotori	Totale
	51-250	Moto 251-750	Oltre 750			
Nord ovest	84.359	23.590	12.374	120.323	72.028	192.352
Nord est	61.551	15.157	9.832	86.540	65.611	152.152
Centro	97.457	18.097	6.909	122.462	65.594	188.057
Sud e Isole	101.205	21.990	8.560	131.755	100.022	231.777
Italia	344.571	78.834	37.676	461.081	303.256	764.337

	Variazioni percentuali 2000/99*			Totale Moto	Ciclomotori	Totale
	51-250	Moto 251-750	Oltre 750			
Nord ovest	29,54%	16,52%	3,44%	23,62%	-47,74%	-18,21%
Nord est	49,62%	17,67%	8,07%	37,11%	-46,85%	-18,44%
Centro	41,50%	14,49%	4,16%	34,11%	-45,95%	-11,58%
Sud e Isole	15,99%	11,94%	7,06%	14,67%	-45,10%	-21,98%
Italia	31,32%	14,96%	5,56%	25,75%	-46,31%	-17,94%

* Stima
Fonte: Prometeia, Findomestic

come risultato di un aumento per il segmento targato del 26% e una flessione per i ciclomotori del 46%.

La crescita delle moto targate continua ad essere sostenuta dal segmento delle moto tra 51 e 250 cc., ossia la tipologia di prodotto maggiormente interessata dalla sostituzione con i ciclomotori. Essa appare, inoltre, la più dinamica in termini di innovazione.

All'interno di questa categoria, gli scooter di cilindrata 100, dopo i buoni successi dello

scorso anno (è il segmento che inizialmente ha raccolto una parte consistente delle perdite di quota dei ciclomotori), stanno mostrando un rallentamento legato principalmente alle normative 'ecologiche'. Gli scooter 100 cc. hanno infatti una motorizzazione a 2 tempi più penalizzata, in fase di produzione, nell'adeguamento alle leggi sull'inquinamento.

Le moto/scooter 125 confermano le buone performance dello scorso anno anche se il contributo maggiore alla crescita proviene dalle motorizzazioni 150 che addirittura, nel corso dei primi sei mesi del 2000, hanno evidenziato un numero di vendite superiore all'intero 1999.

Il segmento successivo (tra 251 e 750 cc.) comprende un insieme più eterogeneo di prodotti e continua a mostrare crescita

Le immatricolazioni di motocicli per il 2000 sono previste in calo del 18%, in virtù della flessione del 46% nella vendita di ciclomotori



interessanti. In particolare osserviamo forti crescite del segmento delle moto 600 (più rilevanti in termini di pezzi venduti). Riteniamo che nel futuro prossimo questo segmento potrà beneficiare della tendenza a costruire scooters di cilindrata superiore a 250 cc.; sono infatti già in commercio, e stanno avendo buoni risultati di vendite, scooters di 400 cc.

I dati per macro-area evidenziano andamenti di domanda ben differenziati. Il segmento da 51 a 251 cc, che in definitiva rappresenta la gran parte degli scooters, fa registrare forti incrementi nelle regioni del nord est e del centro Italia, mentre non sembra correre troppo al sud.

Discorso per certi versi diverso riguardo le moto di grossa cilindrata, vale a dire il segmento di oltre 750 cc.; in questo caso sono le regioni del nord est e del sud Italia a mostrare le maggiori crescite. Tuttavia, rimane ancora il nord ovest, l'area con il maggior numero di pezzi venduti.

La flessione di vendite dei ciclomotori si presenta uniforme sull'intero territorio nazionale, con un calo leggermente più forte per le regioni settentrionali.

■ Parco circolante

Le nostre stime prevedono un incremento del parco circolante di motoveicoli pari a

circa il 3% nel corso del 2000, con un contributo più consistente che proviene dalle moto. Per il segmento 51-250 cc. la crescita è prevista intorno all'11% nel 2000. Per i ciclomotori la crescita è più contenuta rispetto a quella registrata lo scorso anno, ed anzi si può parlare di stabilità del numero di ciclomotori circolanti. Dei poco più di 10.000.000 di motoveicoli che stimiamo in circolazione nel nostro Paese, oltre 7.000.000 sono ciclomotori, a conferma che, nonostante lo stravolgimento

Il parco motoveicoli in Italia nel 2000 (numero pezzi e composizione percentuale)

	Parco circolante 2000*			Ciclomotori	Totale	
	51-250	Moto 251-750	Oltre 750			Totale Moto
Nord ovest	660.983	299.687	73.818	1.034.488	1.782.299	2.816.787
Nord est	400.614	184.517	50.904	636.035	1.620.504	2.256.539
Centro	525.451	187.302	39.827	752.580	1.643.530	2.396.110
Sud e Isole	601.204	212.379	42.801	856.384	1.996.882	2.853.266
Italia	2.188.252	883.885	207.350	3.279.487	7.043.215	10.322.702

	Composizione percentuale 2000*			Ciclomotori	Totale	
	51-250	Moto 251-750	Oltre 750			Totale Moto
Nord ovest	30,21%	33,91%	35,60%	31,54%	25,31%	27,29%
Nord est	18,31%	20,88%	24,55%	19,39%	23,01%	21,86%
Centro	24,01%	21,19%	19,21%	22,95%	23,33%	23,21%
Sud e Isole	27,47%	24,03%	20,64%	26,11%	28,35%	27,64%
Italia	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

	Parco circolante-Variazioni Percentuali 2000/1999*			Ciclomotori	Totale	
	51-250	Moto 251-750	Oltre 750			Totale Moto
Nord ovest	5,50%	0,68%	3,45%	3,91%	0,28%	1,59%
Nord est	8,81%	0,99%	6,80%	6,26%	0,05%	1,73%
Centro	16,11%	4,27%	5,57%	12,34%	0,17%	3,70%
Sud e Isole	14,27%	6,22%	10,77%	11,99%	0,81%	3,92%
Italia	10,89%	2,78%	6,12%	8,28%	0,35%	2,74%

* Stima
Fonte: Prometeia, Findomestic

nelle vendite a cui stiamo assistendo, il ciclomotore rimane ancora di gran lunga il mezzo a due ruote più posseduto dagli italiani.

Al livello territoriale si confermano alcuni elementi già evidenziati nello scorso Osservatorio: il parco cresce in misura più sostenuta nelle regioni del Centro-Sud, con un'accentuazione nel segmento 51-250 cc. per quelle del Centro (+16,1% rispetto al 1999) e nel segmento delle moto di grossa cilindrata per il Sud (+10,8% rispetto alla crescita media italiana del 6,2%).

La quota del parco delle moto nelle regioni meridionali si rafforza e, per il totale delle moto targate, la quota delle regioni del Mezzogiorno passa dal 24% del 1998 a oltre il 26% delle moto circolanti nell'anno in corso.

In prospettiva futura la quota di parco relativa alle motorizzazioni tra 51 e 250 cc. dovrebbe crescere notevolmente, a scapito di quella relativa al segmento del non targato. Tale fenomeno potrebbe conoscere una significativa accelerazione già dal prossimo biennio.

■ Potenziale

Le stime effettuate in materia di prezzi (di listino ed effettivi) relativi ai vari segmenti di motocicli, permettono una valorizzazione del mercato, utile per la valutazione dei potenziali territoriali.

I prezzi dei diversi segmenti sono stimati per il 2000 in moderata riduzione come effetto combinato di prezzi di listino (calcolati su un campione di modelli per ogni categoria di cilindrata) in crescita contenuta intorno al 2% e di un contributo alla riduzione dei

In totale il mercato dei ciclomotori ha raggiunto nel 2000 quota 5328 miliardi, sostanzialmente stabile rispetto al 1999.

prezzi imputabile alle ipotesi sulla quota delle vendite effettuata con ricorso agli incentivi. Quest'ultimo risulta più elevato nel segmento 51-250 cc. e per i ciclomotori, ossia i segmenti più interessati dalle sostituzioni negli ultimi anni. Per il segmento non targato nel 2000 si stima, rispetto al 1999, una riduzione dei listini al consumo del 3,2%.

Il mercato totale dei motocicli ha raggiunto nel 2000, secondo le nostre stime, un livello di vendite in valore di 5.328 miliardi di lire,

pressoché stabile rispetto al 1999, stabilità imputabile, viste le ipotesi sul prezzo, all'andamento delle vendite in quantità. A livello di macro aree si ha una riduzione significativa del giro di affari totale solo nelle regioni del Sud (-6,9% rispetto al 1999). Ricordiamo che i prezzi delle moto sono considerati uguali in tutte le diverse realtà territoriali, con una semplificazione dettata dalla mancanza di informazioni più articolate e sufficientemente attendibili.

È nelle regioni del centro Italia che si ha un incremento di spesa complessiva, incremento peraltro piuttosto elevato essendo superiore al 5%.

Le vendite di motoveicoli nel 2000 (miliardi di lire) e variazioni percentuali rispetto al 1999

	Vendite 2000*			Totale Moto	Ciclomotori	Totale
	51-250	Moto 251-750	Oltre 750			
Nord ovest	601	330	288	1.218	213	1.431
Nord est	438	212	229	879	194	1.073
Centro	694	253	161	1.108	194	1.301
Sud e Isole	721	307	199	1.227	296	1.523
Italia	2.454	1.102	876	4.431	896	5.328

	Variazioni percentuali 2000/99*			Totale Moto	Ciclomotori	Totale
	51-250	Moto 251-750	Oltre 750			
Nord ovest	29,09%	17,71%	4,37%	19,30%	-49,41%	-0,75%
Nord est	49,10%	18,87%	9,05%	28,89%	-48,55%	1,32%
Centro	41,01%	15,66%	5,10%	28,24%	-47,68%	5,45%
Sud e Isole	15,58%	13,08%	8,03%	13,66%	-46,85%	-6,91%
Italia	30,86%	16,13%	6,52%	21,54%	-48,03%	-0,79%

* Stima

Fonte: Prometeia, Findomestic

■ Analisi regionale

Scendendo nello specifico dei dati regionali, con riferimento sia alla struttura del mercato, rappresentato dalla penetrazione in famiglia di motoveicoli, sia alla domanda, con l'analisi del potenziale di vendita, la stima proposta per il 2000 conferma i risultati registrati nell'anno passato.

La tabella che riporta l'analisi della penetrazione dei ciclomotori e moto nelle famiglie italiane per regione ci mostra che le differenze al livello di area geografica sono marcate e in termini di dotazione media di motocicli è il Centro a mostrare la maggiore vocazione all'utilizzo di questi mezzi di trasporto. L'accentuazione positiva

Nonostante il forte incremento di vendita dei targati, su 10 milioni di mezzi circolanti in Italia, 7 milioni sono ancora ciclomotori

per quest'area, come già evidenziato, è sostenuta dal segmento del targato.

Analisi della penetrazione dei ciclomotori e delle moto nelle famiglie italiane per regione - 2000

Regioni	Parco Ciclomotori*	Ciclomotori per famiglia*	Parco Moto*	Moto per famiglia*	Motoveicoli per famiglia*
Piemonte	386.918	0,21	234.669	0,13	0,34
Valle d'Aosta	15.757	0,30	9.979	0,19	0,48
Lombardia	1.130.932	0,31	566.340	0,16	0,47
Trentino A. A.	116.636	0,34	53.667	0,15	0,49
Veneto	691.542	0,42	240.277	0,15	0,57
Friuli V. G.	175.933	0,36	69.785	0,14	0,50
Liguria	248.689	0,35	223.501	0,31	0,66
Emilia R.	636.392	0,40	272.303	0,17	0,57
Toscana	671.551	0,49	303.075	0,22	0,71
Umbria	155.385	0,51	47.631	0,16	0,66
Marche	177.417	0,33	98.782	0,19	0,52
Lazio	639.178	0,32	303.093	0,15	0,47
Abruzzo	157.076	0,34	60.698	0,13	0,47
Molise	29.288	0,24	8.986	0,07	0,31
Campania	490.881	0,25	251.233	0,13	0,38
Puglia	373.505	0,26	137.624	0,10	0,36
Basilicata	45.953	0,21	13.934	0,06	0,27
Calabria	239.540	0,33	66.230	0,09	0,42
Sicilia	496.764	0,27	262.035	0,14	0,41
Sardegna	163.877	0,28	55.642	0,10	0,38
Nord- Ovest	1.782.299	0,29	1.034.488	0,17	0,45
Nord-Est	1.620.504	0,40	636.035	0,16	0,55
Centro	1.643.530	0,39	752.580	0,18	0,57
Sud e Isole	1.996.882	0,27	856.384	0,12	0,39
Italia	7.043.215	0,32	3.279.487	0,15	0,47

* Stima
Fonte: Prometeia, Findomestic

Al livello di totale Italia si registrano 0,47 motoveicoli per famiglia (ossia uno ogni 2 famiglie), rappresentati ancora per la massima parte da mezzi non targati. Si ricorda, infatti, che nonostante il forte dinamismo registrato nell'ultimo triennio dalle moto targate, dei 10 milioni di mezzi circolanti in Italia 7 milioni sono ciclomotori.

Ordinando le regioni in termini di presenza di un numero più elevato di motocicli rispetto alla media italiana, si ha la Toscana al primo posto per il totale dei motoveicoli nel complesso (713 tra ciclomotori e moto ogni 1000 famiglie), la Liguria al primo posto per le moto targate (312 moto ogni 1000 famiglie rispetto alle 150 della media italiana) e l'Umbria con la dotazione più elevata di ciclomotori (507 rispetto ai 323).

Anticipando un po' i dati contenuti nelle schede mobili, osserviamo come Imperia e Pistoia sono le province con la quota per famiglia più elevata di moto e ciclomotori mentre Firenze mantiene la propria posizione di leadership nel complesso del settore in esame (800 motoveicoli ogni 1000



famiglie). All'estremo opposto troviamo Nuoro con solo 180 motoveicoli.

Le regioni italiane più sprovviste di mezzi a due ruote sono rappresentate in generale dal meridione, con punte minime in Basilicata di 0,21 ciclomotori per famiglia (curioso notare come lo stesso tasso si riscontra anche in Piemonte) ed appena 0,06 moto per famiglia.

Spostando infine l'attenzione non più al circolante ma piuttosto alla spesa, si può ancora vedere come i risultati particolarmente brillanti registrati nelle regioni del Centro sono evidenti anche in questo caso (308 mila lire la spesa media complessiva per motoveicoli), confermando l'area come la più interessante sia in termini di diffusione del fenomeno sia di dinamicità nel breve termine.

Anche analizzando la spesa media familiare in ciclomotori e moto arriviamo a conclusioni molto vicine a quelle relative alla distribuzione del parco circolante.

Sono chiaramente le famiglie liguri quelle

che spendono di più in moto targate, con una spesa media per famiglia pari a ben 395.000 lire rispetto alle 203.000 nell'Italia nel suo complesso; all'estremo opposto vi sono le famiglie residenti in Basilicata con appena 96.000 spese per famiglia.

In ciclomotori il picco più elevato di spesa si ha invece in Umbria con 56.000 lire e quello più basso in Piemonte con 30.000.

Complessivamente, le famiglie liguri con 435.000 e quelle della Basilicata con 135.000 rappresentano i due estremi di spesa.

Analisi della spesa familiare in ciclomotori e moto a livello regionale - 2000

Regioni	Ciclomotori		Moto		Spesa familiare complessiva*
	Spesa 2000 in miliardi di lire*	Spesa per famiglia in lire*	Spesa 2000 in miliardi di lire*	Spesa per famiglia in lire*	
Piemonte	55	30	235	129	159
Valle d'Aosta	2	41	8	144	186
Lombardia	127	35	683	187	222
Trentino A. A.	14	39	60	169	208
Veneto	81	48	334	200	248
Friuli V. G.	23	46	88	178	224
Liguria	29	40	292	395	435
Emilia R.	77	47	396	244	292
Toscana	71	51	388	280	331
Umbria	17	56	54	176	232
Marche	24	46	145	272	317
Lazio	82	41	520	260	301
Abruzzo	21	46	98	213	259
Molise	5	39	13	110	150
Campania	77	41	345	183	224
Puglia	61	44	197	142	186
Basilicata	8	39	20	96	135
Calabria	32	44	93	130	175
Sicilia	70	38	378	208	246
Sardegna	21	37	82	144	180
<i>Nord-Ovest</i>	<i>213</i>	<i>34</i>	<i>1.218</i>	<i>194</i>	<i>228</i>
<i>Nord-Est</i>	<i>194</i>	<i>47</i>	<i>879</i>	<i>212</i>	<i>259</i>
<i>Centro</i>	<i>194</i>	<i>46</i>	<i>1.108</i>	<i>262</i>	<i>308</i>
<i>Sud e Isole</i>	<i>296</i>	<i>41</i>	<i>1.227</i>	<i>171</i>	<i>212</i>
Italia	896	41	4.431	203	244

* Stima
Fonte: Prometeia, Findomestic