



*Conferenza stampa  
Roma - 15 febbraio 2005  
Sala Progetti Manageriali – Via Ravenna 14*

*Discorso di Enrico Tonetti, vicepresidente del Comamoter*

Buongiorno agli amici della stampa e grazie ai colleghi dell'Ance per l'ospitalità, e la disponibilità a partecipare alla conferenza stampa. È questo un primo esperimento di collaborazione di "filiera" che spero potremo ripetere aumentando le sinergie nell'analisi dei mercati collegati all'edilizia.

In un paese con un'economia a volte in affanno, ho il piacere di rappresentare un settore industriale tipicamente manifatturiero, ma decisamente dinamico: quello delle macchine movimento terra.

Nel mezzo della frammentazione dell'economia cosiddetta postindustriale, esiste un robusto sistema di imprese che hanno al centro della propria attività una classica produzione di fabbrica, che continua a crescere creando valore e occupazione.

L'industria italiana delle macchine movimento terra ha una posizione leader nel mondo per qualità e gamma di prodotto; si avvale di molte tecnologie d'avanguardia provenienti dai comparti della motoristica, dell'idraulica, della microelettronica e della teleoperabilità. In una situazione in cui gli indici della produzione manifatturiera sono in calo, il nostro settore ha dimostrato nel 2004 una vitalità decisamente in controtendenza.

**La produzione** di macchine movimento terra l'anno scorso ha superato infatti i 3 miliardi di euro, crescendo del 16,8%, grazie al buon andamento del mercato interno e delle esportazioni. L'andamento dell'export dovrebbe rappresentare anche per il prossimo biennio un fattore di

sostegno: nel 2005 la produzione dovrebbe così crescere di 7,8 punti percentuali e nel 2006 di altri 2,5.

**Le esportazioni** di macchine movimento terra (che rappresentano il 57% della produzione in valore) hanno seguito il ciclo espansivo mondiale raggiungendo gli 1,8 miliardi di euro nel 2004, con un incremento del 16,6% rispetto all'anno precedente. Nell'anno in corso e nel 2006 stimiamo che l'export crescerà rispettivamente del 7% e del 4,5%.

L'andamento della domanda interna – che andremo ad analizzare nel dettaglio fra poco – ha galvanizzato anche **le importazioni** che nel 2004 hanno raggiunto i 983 milioni di euro con un tasso di crescita del 9,6%. Per il prossimo biennio, invece, ci attendiamo incrementi più contenuti dell'ordine del 3,1% e del 2,8%.

E veniamo al **mercato italiano**, che è tra i primi per volumi in Europa con un quantitativo di macchine vendute di oltre 26 mila unità, pari ad un valore di circa 1,2 miliardi di euro.

La crescita rispetto al 2003 è stata del 9,1% in unità e dell'8,7% in valore. Tra le cause di questo trend possiamo inserire l'andamento degli investimenti in edilizia – sulle cui prospettive però rimando a quanto dirà il dott. Sette -, nonché la tendenza ad una riduzione della vita media delle macchine. Tale circostanza, anche per effetto della necessità di adeguare il parco macchine alle normative europee in termini di sicurezza e tutela ambientale, sta progressivamente accorciando i cicli di sostituzione dei mezzi. Inoltre notiamo una crescente rilevanza di altri comparti attivanti la domanda di macchine movimento terra quali la movimentazione industriale, lo smaltimento dei rifiuti e il noleggio. Quest'ultimo in particolare determina ormai un 15% circa del mercato e contribuisce ad accorciare la vita media delle macchine grazie alla spiccata preferenza degli utilizzatori a noleggiare macchine nuove.

Non considerando la crescente influenza di questi settori ed utilizzi sarebbe difficile spiegare la ripresa del mercato già dal 2004, dopo i livelli eccezionali raggiunti nel 2002 quando furono vendute oltre 28 mila macchine. Siamo assistendo insomma, dopo i cali del 2003 dovuti essenzialmente al venir meno degli incentivi fiscali della Legge Tremonti, al riequilibrarsi del mercato su livelli di vendita storicamente superiori a quelli che si erano consolidati negli ultimi due decenni.

Per l'anno in corso e per il 2006 ci aspettiamo un consolidamento dei nuovi volumi di mercato con incrementi annui dell'ordine rispettivamente del 3,7 e dello 0,5 per cento.

Diamo ora uno sguardo all'andamento delle varie **linee di prodotto nel 2004**.

Positivo è stato il mercato delle macchine tradizionali (apripista, escavatori, pale, livellatrici) che è cresciuto dell'11%; molto dinamiche sono state le vendite dei miniescavatori (+14,7%) e delle minipale compatte (+10,4%). Di contro, per il terzo anno consecutivo, le terne subiscono una flessione che per il 2004 è stata del 17,7%.

Per l'Italia è ormai evidente come queste macchine siano entrate in una fase di declino strutturale. Gli elementi galvanizzanti che abbiamo citato precedentemente riguardo al mercato delle macchine movimento terra nel suo complesso sembrano sortire per le terne un effetto contrario. Queste macchine, infatti, per le loro caratteristiche polifunzionali e "generaliste" non sono utilizzate nella movimentazione industriale e nello smaltimento dei rifiuti, ad esempio, e nel noleggio gli utilizzatori orientano le proprie preferenze verso la coppia di lavoro costituita dalla minipala compatta e dal miniescavatore. Attenzione però, la terna continua ad essere un prodotto importante per i mercati del secondo e terzo mondo giustificando così le premure che i costruttori continuano a rivolgerle.

I sollevatori telescopici e i dumper, infine, crescono rispettivamente dell'1,9% e del 16%. Bene anche le macchine stradali quali i rulli compattatori e le vibrofinitrici che complessivamente espandono le proprie vendite al ritmo del 4,9%, mentre i martelli demolitori registrano una flessione dell'8,7%.

Se questi dati dimostrano la buona salute del comparto, non si creda che essa derivi solo dai vantaggi di una crescita della domanda. Infatti, se il settore del movimento terra va in controtendenza rispetto ad altri settori industriali una serie di ragioni ci deve pur essere.

Ebbene, ritengo che almeno tre siano i motivi per i quali le nostre aziende hanno una buona reputazione in Italia e all'estero.

*In primo luogo* esiste nel settore una mentalità aperta ad accettare le sfide che vengono dai mercati globali. I membri dell'associazione, siano essi costruttori finali o produttori di componenti, sono abituati da anni a

competere con la concorrenza e quindi hanno imparato ad elaborare contromisure per sopravvivere e anche per prosperare.

Quali sono queste contromisure? Certamente l'eccellenza nella progettazione e nella qualità. Le aziende spendono diversi punti percentuali del fatturato in ricerca e sviluppo. Le macchine progettate nel nostro paese raggiungono i livelli più alti anche nei confronti dei migliori concorrenti.

*Il secondo motivo* va cercato nella capacità di controllare i costi, creando siti produttivi improntati all'efficienza e ad una politica di acquisti giustamente aperta alle opportunità date dall'offerta internazionale.

*Il terzo motivo* riguarda la capacità di distribuire e supportare il prodotto nei mercati mondiali, o con un sistema diretto o in virtù di accordi con distributori locali.

Mi sento pertanto di dire che le imprese che rappresento esprimono bene una capacità imprenditoriale fatta di professionalità, apertura mentale e visione soprannazionale del business. Non sono pertanto applicabili al nostro settore le critiche che sottolineano come nel nostro Paese la classe imprenditoriale abbia smarrito la capacità di creare ricchezza tipica degli anni '50 e '60.

Detto questo del comparto e del suo andamento, occorre fare qualche altra considerazione. Un'associazione di costruttori, come il Comamoter o come l'Ance, rappresenta i legittimi interessi del proprio comparto industriale, e quindi ha il compito di stimolare azioni che possano creare opportunità di sviluppo. Sottolineiamo pertanto come il superamento del deficit infrastrutturale che caratterizza l'Italia sia una necessità sulla quale si basa la possibilità di difendere i livelli di competitività dell'intera economia del nostro paese. Lo scorso ottobre, per citare un esempio, il World Economic Forum ha pubblicato una statistica sulla competitività dove l'Italia si piazzava soltanto al 47° posto, dietro alcuni nuovi membri dell'Unione europea quali Lettonia, Repubblica Ceca, Slovacchia e Ungheria, e persino di qualche paese africano. Al di là della correttezza della graduatoria, va colto il senso del commento che indicava come uno dei fattori maggiormente critici del sistema-Italia l'inadeguatezza della dotazione infrastrutturale del nostro paese.

Accanto a questo problema vi è un'altra priorità ormai non più rimandabile che riguarda la necessità di una maggiore attenzione ai problemi della ricerca scientifica e tecnologica che in Italia, con la quota dell'1,1% del pil, è ridotta ad una vera e propria condizione di nanismo. Senza un sistema di promozione dell'innovazione più efficiente e strutturato siamo condannati ad agire ancora sul versante dei prezzi. Ma una politica di tal fatta, da parte di un paese sviluppato come il nostro, oltre a non poter più beneficiare delle svalutazioni competitive, correrebbe gravi rischi in termini di tenuta rispetto alle nuove economie emergenti, nonché in termini di tenuta sociale a causa delle forti pressioni che si verrebbero a creare sul versante della compressione delle spese sociali e del costo del lavoro.

Sono queste le considerazioni che ci spingono a ritenere che l'intervento pubblico e una politica industriale di ampio respiro hanno ancora un ruolo insostituibile quando si tratta di creare investimenti strategici, che il capitale privato non potrebbe affrontare a causa di rendimenti non sufficientemente elevati e ritorni dai tempi eccessivamente lunghi. Spendere soldi pubblici in questo modo non è uno spreco di risorse, ma un'essenziale componente per lo sviluppo dell'iniziativa privata. Da questo punto di vista credo sia lecito attendersi un impegno più concreto da chi è al governo del paese.

Prima di finire vorrei solo ricordare che la prossima conferenza stampa del Comamoter non si terrà ad ottobre durante la fiera Saie di Bologna, come d'abitudine, perché sia la nostra associazione che quella degli importatori ha scelto di non partecipare all'edizione del 2005. Tale decisione è motivata dalla contrarietà della quasi totalità delle aziende italiane di settore a partecipare al Saie quando nello stesso anno si svolge un altro importante evento fieristico internazionale specificamente dedicato alle macchine movimento terra – come, per l'appunto, è il caso della fiera Samoter che si terrà a Verona il prossimo maggio. In questo ambito organizzeremo una conferenza stampa dove presenteremo uno studio realizzato insieme a Prometeia sulla struttura della domanda del mercato di settore.