

I dati che ci giungono riguardo ai risultati di vendita in Europa per il primo quadrimestre 2005 sembrano confermare questi timori, spesso corrette solamente da un ottimo mese di aprile. È il caso della Germania che dopo un inizio in discesa segna un +4,1 per cento in aprile che trascina al pareggio il risultato del primo quadrimestre. Le rilevazioni positive in Francia (+5,9 per cento nei primi quattro mesi) e Spagna fanno da contro altare a flessioni nel Regno Unito e soprattutto in Italia, su cui ci dilungheremo in seguito.

Allargando il raggio dell'analisi ai nuovi membri dell'Unione Europea i dati ci indicano chiaramente come questi non riescano ancora a fornire il contributo sperato, senza che il primo quadrimestre del 2005 sia riuscito ad invertire la rotta. Negli ultimi sei anni le vendite cumulate nei cinque Paesi centro europei (Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria e Slovenia) sono addirittura diminuite del 27 per cento, anche a causa della fortissima concorrenza di usato e "chilometri zero" importati dagli altri stati membri. In ogni caso per trovare grafici in salita bisogna fare ancora un po' di strada fino in Russia (+19 per cento dal 1999 al 2004) o attraversare il Bosforo, dove si incontra la realtà più dinamica della macroarea, la Turchia: +56 per cento negli ultimi sei anni.

Se la domanda europea sostanzialmente ristagna, ma conferma il suo ruolo di leadership a livello mondiale, gli Stati Uniti ed in generale l'area di libero scambio Nord Americana, il NAFTA, perdono la seconda posizione a vantaggio della zona asiatica. Dal 1999 al 2004 le vendite nella prima economia mondiale sono diminuite di più di un milione di unità, cedendo quattro punti percentuali sul totale della domanda internazionale.

Cosa è successo? Gli statunitensi hanno sì affrontato un periodo congiunturale non felicissimo, specie se si fa riferimento ai dati sull'occupazione, ma in quanto ad esigenze di mobilità non hanno certo abbandonato le vecchie abitudini per inforcare la bicicletta. Se infatti alle auto sommiamo il dato dei veicoli commerciali, nei quali rientra la categoria dei SUV (Sport Utility Wagon), e industriali il saldo negativo fra l'inizio e la fine dello stesso intervallo temporale si riduce a un centinaio di migliaia di unità. Gli statunitensi hanno quindi comprato complessivamente meno mezzi di trasporto, spesso aumentandone la taglia.

*I primi dati sul 2005 in Europa Occidentale non parlano di ripresa*

*Gli Stati Uniti non sono più il secondo mercato mondiale di auto*

*Gli statunitensi alle auto preferiscono i SUV*