
CAMA-Spotlight auf ausländische Automobilmärkte

06/2010

Automobilmarkt und Automobilunternehmen in Italien zur Jahresmitte 2010

– die Krise ist noch lange nicht vorbei

Der italienische Pkw-Markt zur Jahresmitte 2010

Im Jahr 2009 wurden in Italien 2,15 Mio. Pkw verkauft. Gegenüber dem Vorjahr 2008 entspricht dies einem marginalen Rückgang um 0,2 Prozent (2,16 Mio. Fahrzeuge). Im Vergleich zu 2007 wurden jedoch annähernd 13 Prozent weniger Fahrzeuge zugelassen (2,49 Mio. Fahrzeuge). Der rückläufige Trend der Neuzulassungen 2009 konnte durch eine Abwrackprämie von Februar bis Dezember verlangsamt werden: 1.500 EUR für die Verschrottung von mehr als neunjährigen Fahrzeugen (EURO 1, 2 und 3) und eine Sonderprämie von 3.500 EUR für den Kauf gas- oder elektrisch-betriebener Fahrzeuge. Mit nur 1,16 Mio. verkauften Fahrzeugen in den ersten sechs Monaten des Jahres 2010 und voraussichtlich 1,8 Mio. Fahrzeugen im gesamten Jahr 2010 (16 Prozent weniger als 2009) entwickelt sich der italienische Automobilmarkt weiterhin rückläufig, bleibt aber nach Deutschland und Frankreich der drittgrößte Automobilmarkt in Europa.

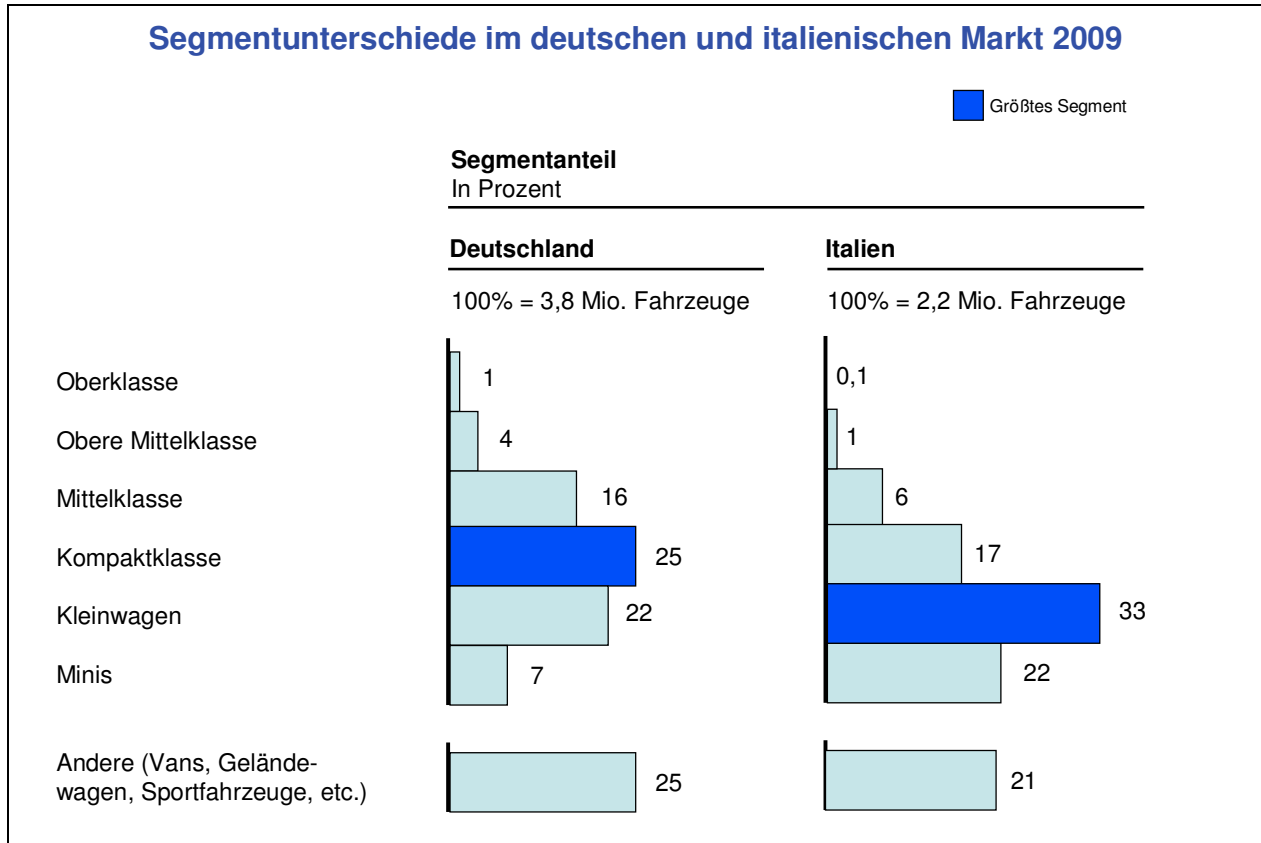
Den größten Marktanteil hatte 2009 der heimische Hersteller Fiat (25,5 Prozent bzw. 549.300 Fahrzeuge einschließlich Lancia, Alfa Romeo, Maserati und Ferrari) vor dem US-amerikanischen Konkurrenten Ford (9,8 Prozent bzw. 210.700 Fahrzeuge) und den deut-

schen Herstellern Opel (5,9 Prozent bzw. 126.800 und Volkswagen (5,8 Prozent bzw. 125.900 Fahrzeuge). Peugeot verkaufte 2009 rund 113.450 Fahrzeuge (5,3 Prozent), Citroën 111.000 (5,1 Prozent), Toyota 94,820 (4,4 Prozent) und Renault 91.980 Fahrzeuge (4,4 Prozent). Die deutschen Premiumhersteller Mercedes, Audi und BMW folgen mit einem deutlichen Abstand mit etwa 55.000 verkauften Fahrzeugen (2,6 Prozent). In den ersten sechs Monaten des Jahres 2010 gab es keine nennenswerten Marktverschiebungen, lediglich Ford, VW und Renault konnten geringfügig gewinnen.

Das Länderumfeld in Italien war 2009 bedingt durch die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise besonders schwierig. Trotz eines mit 60,2 Mio. Einwohnern großen und damit aufnahmefähigen Binnenmarktes sowie eines relativ stabilen Pro-Kopf-Einkommens von annähernd 31.390 US-Dollar nahm das reale BIP 2009 um 5,0 Prozent ab, die industrielle Produktion sogar um 18,4 Prozent. Während der private Konsum nur um 1,8 Prozent zurückging, schrumpften die Investitionen der Industrie um 12,1 Prozent. Die Arbeitslosigkeit stieg deutlich an, die Preissteigerungen blieben mit 0,8 Prozent gering. Mit der konjunkturellen Erholung seit Anfang 2010 kehrt auch Italien wieder langsam auf den Wachstumspfad zurück. 2010 wird jedoch nur ein Wachstum von 0,8 Prozent erwartet, erst 2013/14 eine spürbare Erholung auf das Vorkrisenniveau 2007/2008. Die hohe Staatsverschuldung (zweithöchste in Europa gemessen am BIP) und die relativ schwache Exportzunahme stehen einem stärkeren Wachstum entgegen.

Der Automobilabsatz in Italien konzentriert sich stark auf die unteren Marktsegmente, was auch den geringen Anteil der ausländischen Premiumanbieter erklärt. Mini- und Kleinwagensegment machen zusammen mehr als 50 Prozent der Neuzulassungen aus, Kompakt- und Mittelklasse sind mit 17 bzw. 6 Prozent deutlicher schwächer als in Deutschland, obere Mittel- und Oberklasse fast schon unbedeutend.

Segmentunterschiede im deutschen und italienischen Markt 2009



Die Segmentstruktur lässt sich durch die Steuerpolitik, das Mobilitätsverhalten der Italiener und durch die Siedlungsstruktur erklären. Fahrzeuge mit mehr als 2 Liter Hubraum werden mit einer Luxussteuer belegt. Der hohe Anteil motorisierter Zweiräder und Klein- und Kleinwagen spiegelt nicht nur das mediterrane Lebensgefühl der Italiener wieder, sondern auch die Siedlungsstruktur eines Landes mit vielen alten, sehr dicht bebauten Städten und einem sehr hohen Anteil Innenstadtbewohner und Innenstadtfahrverboten. Die Modellpalette von Fiat entspricht Bedarf und Nachfrage. Fiat konnte allein 2009 mehr Fiat Punto verkaufen als Volkswagen insgesamt Fahrzeuge in Italien.

Die Fahrzeugkäufe in Italien und Deutschland unterscheiden sich auch in den Antriebsaggregaten der Fahrzeuge und im Kraftstoffverbrauch. 42 Prozent der 2009 in Italien neu zugelassenen Fahrzeuge hatten Dieselmotoren, in Deutschland 31 Prozent; 36 Prozent Benzinmotoren, in Deutschland 68 Prozent. Da Fahrzeuge mit Dieselmotoren teurer sind als Fahrzeuge mit Benzinmotor, haben eher größere Fahrzeuge einen Dieselmotor. Während Autogas (LPG), Methanol- oder Ethanol-betriebene Fahrzeuge in Deutschland kaum eine Rolle spielen, weniger als 1 Prozent, werden in Italien nahezu 16 Prozent der 2009 zugelassenen Fahr-

zeuge mit Autogas, 6 Prozent mit Methanol und Ethanol betrieben, begünstigt durch eine geringe Steuerbelastung und hohe staatliche Kaufanreize für alternative Kraftstoffe. Wie in Deutschland stehen rein elektrisch betriebene Fahrzeuge vor der Markteinführung. Fiat testet einen 500 E, in Deutschland in Kooperation mit RWE.

Automobilhersteller und -zulieferer in Italien

Die Automobilindustrie ist neben dem Maschinen-, Flugzeug- und Schiffsbau eine der Schlüsselindustrien der italienischen Wirtschaft. Mit annähernd 190.000 Beschäftigten bei Herstellern und Zulieferern ist sie die größte Branche und trägt etwa 8 Prozent zum BIP bei. Neben Fiat und kleineren Fahrzeugmanufakturen wie z.B. Ferrari oder Maserati, die zum Fiat-Konzern gehören, gibt es in Italien viele auf Fahrzeugdesign spezialisierte Unternehmen. Zu den bekanntesten Autodesignern gehören Pininfarina S.p.A. und Italdesign-Giugiaro S.p.A., im August 2010 von VW übernommen. Selbst große italienische Automobilzulieferer konnten sich bisher kaum international etablieren. Neben dem Reifenhersteller Pirelli & C. S.p.A. zählen die zu Fiat gehörenden Komponentenhersteller Magneti Marelli S.p.A. und Teksid Aluminum S.p.A. zu den wenigen erfolgreichen italienischen Zulieferern. Da ausländische Hersteller in Italien nicht vertreten sind, entfallen 90 Prozent der italienischen Automobilproduktion (knapp 843.000 Pkw, Lkw, Busse) auf den Fiat-Konzern und Tochtergesellschaften. Räumliche Schwerpunkte der Automobilindustrie sind im Norden Italiens, in Piemont (Turin und Umgebung) und in der Emilia-Romagna (Modena). Die Fertigungsstätten sind wegen der Lohnkostenvorteile v.a. im Süden des Landes oder auf Sizilien angesiedelt.

Zukunftsaussichten für den italienischen Automobilmarkt

Die Zukunftsperspektiven des italienischen Automobilmarkts erscheinen kurz- und mittelfristig sehr unsicher. Die italienische Wirtschaft wächst voraussichtlich nur unterdurchschnittlich. Nur langsam ansteigende öffentliche und private Ausgaben und Investitionen werden dem Automarkt keine positiven Impulse geben, ebenso wenig die hohe Arbeitslosigkeit und die relativ ungünstige demographische Entwicklung.

Aufgrund der großen wirtschaftlichen Bedeutung wurde die Autoindustrie bisher vom Staat massiv gefördert, der aus struktur- und wirtschaftspolitischen Gründen Unternehmensentscheidungen stark beeinflusst und Werksschließungen und Produktionsverlagerungen ins Ausland verhindert hat. Rekordverschuldung und die Wettbewerbspolitik der EU erschweren zukünftig ordnungspolitische Eingriffe. Die italienische Automobilindustrie steht mit Ausnahme der vielen, kleinen Sportwagenhersteller vor schwierigen Jahren. Ob der bislang vernachlässigte Übergang zur Elektromobilität und neue urbane Mobilitätskonzepte den italienischen Automobilmarkt wieder beleben und Produktionskapazität und Rentabilität längerfristig sichern können, bleibt abzuwarten. Mit einer spürbaren Zunahme der Neuzulassungen ist kaum zu rechnen.

Haben Sie Anmerkungen zu diesem Spotlight?

info@cama-automotive.de – wir antworten umgehend!