

A luglio, il mercato degli autocarri mostra segni di recupero (+33,9%, prima variazione positiva dopo quella di febbraio 2020, che aveva chiuso a +9,4%), complice anche il confronto con un luglio 2019 fortemente negativo (-21,4%), mentre i veicoli trainati, dopo il primo timido segno positivo del 2020 riportato a giugno (+6,2%), invertono nuovamente la tendenza, riportando una leggera contrazione (-2,3%). Per entrambi i comparti, ovviamente, il periodo gennaio-luglio 2020 si chiude ancora in pesante flessione a due cifre.

Siamo di fronte ad una fase di ripresa lenta e difficoltosa, come testimoniano i livelli produttivi ancora molto bassi dei veicoli industriali (autocarri e autobus) in Italia, che chiudono il primo semestre dell'anno a -41,3%.

Né bastano, essendo ancora distanti dai livelli precedenti l'emergenza sanitaria, i primi segni di recupero del clima di fiducia delle imprese a risollevarlo il mercato e, quindi, a sostenere il necessario processo di rinnovo delle flotte. Secondo l'indagine ISTAT, a luglio l'indice composito del clima di fiducia delle imprese (Iesi) sale per il secondo mese consecutivo, passando da 66,2 a 76,7, ma solo nel settore delle costruzioni, dove passa da 124 a 129,7, torna a collocarsi sui livelli storicamente elevati registrati all'inizio del 2018.

Ad incoraggiare gli investimenti finora rimandati delle aziende di autotrasporto intervengono, finalmente, le misure di incentivazione al rinnovo delle flotte previste dal Decreto Ministeriale n. 203 del 12 maggio 2020, pubblicato in Gazzetta Ufficiale a fine luglio, a cui ha fatto seguito, il 7 agosto scorso, la pubblicazione del Decreto Direttoriale con le disposizioni di attuazione delle misure.

Le misure seguono lo schema degli scorsi anni, ma con una dotazione finanziaria maggiore: 46,4 milioni di Euro per l'acquisto di veicoli a carburanti alternativi (pari o superiori a 3,5 ton) nonché per l'acquisizione di dispositivi idonei ad operare la riconversione di autoveicoli per il trasporto merci a motorizzazione termica in veicoli a trazione elettrica; 44,1 milioni per l'acquisto, con contestuale rottamazione di un veicolo pari o superiore alle 11,5 ton, di veicoli Euro VI diesel a partire da 7 t e per l'acquisto di veicoli commerciali Euro 6 Dtemp ed Euro VI pari o superiori a 3,5 t e fino a 7 t, con contestuale rottamazione di un veicolo della medesima tipologia; 29,3 milioni per i veicoli trainati per intermodalità con almeno un dispositivo innovativo e per rimorchi, semirimorchi o equipaggiamenti per autoveicoli specifici superiori a 7 t allestiti per trasporti in regime ATP; 2,5 milioni per l'acquisizione di casse mobili e rimorchi o semirimorchi porta casse.

Sono previsti due distinti periodi di incentivazione: il primo dal 1° ottobre 2020 al 16 novembre 2020 e il secondo dal 14 maggio 2021 al 30 giugno 2021, all'interno dei quali potranno essere presentate le domande di accesso all'incentivo fatte a partire dal 29 luglio.

L'importo massimo ammissibile per gli investimenti per singola impresa non può superare i 550.000 Euro e, per le imprese che effettuano la prenotazione, ma non confermano l'investimento, vige l'impossibilità di accedere alla finestra di incentivazione successiva.

Venendo, nello specifico, ai numeri, a luglio 2020 sono stati rilasciati 2.242 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+33,9% rispetto a luglio 2019; la variazione congiunturale, rispetto a giugno 2020 è del 40%) e 1.081 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-2,3%), suddivisi in 139 rimorchi (+16,8%) e 942 semirimorchi (-4,7%).

Nel periodo gennaio-luglio 2020 si contano 11.470 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 26,6% in meno rispetto al periodo gennaio-luglio 2019, e 6.609 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-32,5% rispetto a gennaio-luglio 2019), così ripartiti: 607 rimorchi (-35,1%) e 6.002 semirimorchi (-32,3%).

Il 94,4% degli autocarri medi-pesanti venduti da inizio anno è alimentato a gasolio e il 5,6% ad alimentazione alternativa (era il 7,2% a gennaio-luglio 2019).

Dall'analisi per **segmenti** risulta che, nel mese, per gli autocarri rigidi si registra un aumento dei libretti rilasciati del 28%, mentre i trattori stradali recuperano chiudendo a +48%. I veicoli adibiti all'intermodalità (portacontainers, scarrabili, pianali) aumentano del 48% nel mese, riducendo le perdite da inizio anno a -24%. A luglio, si evidenzia anche un recupero (+166%) per gli autocarri medi-pesanti adibiti al trasporto dei rifiuti solidi, con un incremento tendenziale del 13% nel cumulato. Scostamento lieve tra la flessione degli autocarri rigidi (-26%) e quella dei trattori stradali (-27,3%) nel progressivo da inizio 2020, così come ribassi simili si registrano nel comparto degli autocarri da cantiere (-25,4%) e stradali (-26,7%).

Guardando al mercato per **area geografica**, nei primi 7 mesi del 2020 le contrazioni più marcate per il mercato autocarri si sono registrate nel Nord Ovest (-32%) e nel Nord Est (-32,9%). Seguono Sud e isole (-21,5%) e Centro (-12,6%). In riferimento ai veicoli trainati, è il Nord Est a scontare il calo più pesante (-35,7%), seguito dal Centro (-35%), dal Sud e isole (-34,4%) e dal Nord Ovest (-24,9%).

Sempre in riferimento a rimorchi e semirimorchi, a luglio i costruttori nazionali detengono il 50,2% dei libretti rilasciati (46% nei primi 7 mesi dell'anno). Nel progressivo 2020, la perdita delle marche estere (-37,7%), che totalizzano 3.591 libretti, supera quella delle marche nazionali (-25,1%), che contano 3.018 libretti di circolazione.

I veicoli trainati con allestimento isotermico nel mese crescono del 29% e rappresentano il 19% del mercato, mentre nel cumulato contengono la flessione a -11%, con il 16% di quota.

Comparto Trasporto Merci

Autocarri con ptt >3500 kg
secondo le classi di peso

	luglio 2020	luglio 2019	var.%	gen-lug 2020	gen-lug 2019	var.%
autocarri medi >3500<16000 kg	481	439	9,6	2.216	2.981	-25,7
autocarri pesanti >=16000 kg	1.761	1.235	42,6	9.254	12.642	-26,8
Totale Autocarri con ptt >3500 kg	2.242	1.674	33,9	11.470	15.623	-26,6

secondo il tipo

	luglio 2020	luglio 2019	var.%	gen-lug 2020	gen-lug 2019	var.%
autocarri rigidi	1.308	1.021	28,1	6.056	8.181	-26,0
trattori stradali	934	653	43,0	5.414	7.442	-27,3
Totale Autocarri con ptt >3500 kg	2.242	1.674	33,9	11.470	15.623	-26,6

Rimorchi e semirimorchi con ptt >3500 kg

secondo il tipo

	luglio 2020	luglio 2019	var.%	gen-lug 2020	gen-lug 2019	var.%
rimorchi	139	119	16,8	607	935	-35,1
semirimorchi	942	988	-4,7	6.002	8.861	-32,3
Totale R & S ptt >3500 kg	1.081	1.107	-2,3	6.609	9.796	-32,5

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg a luglio registra solo 257 nuove unità, con una flessione del 17,6% (era del 54% a giugno 2020). Tutti i comparti chiudono il mese con il segno negativo: -29,1% per gli autobus adibiti al TPL, -3,9% per gli autobus e midibus turistici, -3,6% per i minibus e -13,3% per gli scuolabus.

Nei primi 7 mesi del 2020, i libretti di autobus rilasciati sono 1.815 (-21%, pari a 500 autobus in meno rispetto a gennaio-luglio 2019). Come già a maggio e a giugno, anche a luglio mantengono segno positivo nel cumulato da inizio anno soltanto i minibus (+10,9%, risultato della crescita del 1° bimestre 2020 a +114% e del calo di marzo-luglio a -25%), mentre si mantengono in calo a doppia cifra gli autobus adibiti al TPL (-25,7%), gli autobus e midibus turistici (-21%) e gli scuolabus (-45,4%).

L'87,4% degli autobus venduti da inizio anno è alimentato a gasolio, il 12,6% ad alimentazione alternativa (14,6% a gennaio-luglio 2019).

Nella ripartizione del mercato per area geografica, nel progressivo 2020 la contrazione più

pesante si registra nel Nord Ovest (-29,8%), a pochi punti di distanza dal Sud e isole (-26,5%). Al Centro, la flessione è del 18,6%, mentre il Nord Est contiene il calo al 5,7%.

Il DL Agosto entrato in vigore il 15 del mese corrente contiene, tra le altre, nuove misure per il settore del trasporto passeggeri con autobus. Sono infatti previsti meccanismi di compensazione nonché di supporto agli investimenti per i servizi di trasporto commerciale di linea e turistico, fortemente colpiti dalla crisi innescata dall'emergenza sanitaria. Positivo anche l'adeguamento (ulteriori 400 milioni di Euro per il 2020) dell'inizialmente insufficiente dotazione del fondo per la compensazione dei mancati ricavi da traffico del trasporto pubblico locale, il cui servizio è stato garantito, seppur con notevoli perdite, anche nella fase di lockdown.

Oltre a queste misure di carattere congiunturale, il rilancio del comparto, anche a livello industriale, passa soprattutto attraverso misure strutturali come gli investimenti pubblici già previsti a breve-medio termine per il rinnovo delle flotte del TPL, che speriamo possano servire anche a valorizzare nuovamente competenze tecnologiche ed eccellenze produttive che, a maggior ragione in questa delicata fase di convivenza con il Covid-19, la filiera italiana ha modo di esprimere.

Ricordiamo che il parco autobus, in Italia, è composto per due terzi da mezzi che hanno oltre 10 anni di anzianità e per il 45% da veicoli che ne hanno più di 15. Gli autobus che hanno un'anzianità fino a 10 anni dalla prima immatricolazione sono il 34% del totale. A fine 2018, l'età media del parco autobus italiano è di 12,5 anni, la più alta rispetto agli altri major market europei, che stanno mediamente sotto la soglia dei 10 anni.

Questo significa che il 54,5% degli autobus circolanti nel nostro Paese sono ante-Euro4 e solo il 35% appartiene alle classi Euro5 ed Euro6, con pesanti implicazioni per l'impatto ambientale della mobilità collettiva e gli standard di sicurezza a bordo veicolo.

A questo si sommano inefficienze legate alla frequenza e alla qualità del servizio, che la pandemia da Covid-19 ha ulteriormente complicato. Le prescrizioni sul distanziamento fisico, infatti, riducono il numero dei passeggeri e obbligano le aziende di trasporto ad impiegare un maggior numero di mezzi, impresa non facile tenendo conto del fatto che, a fine 2019, l'offerta di autobus in Italia è di 17 unità ogni 10.000 abitanti, densità che scende a 7,8 considerando solo i mezzi adibiti al TPL.

Luglio: recuperano gli autocarri (+34%), calano i trainati (-2,3%),
 autobus a -17,6% | 5

Comparto Trasporto Passeggeri

Autobus con ptt >3500 kg

secondo il tipo

	luglio 2020	luglio 2019	var.%	gen-lug 2020	gen-lug 2019	var.%
autobus/midibus urbani	51	80	-36,3	402	643	-37,5
autobus/midibus interurbani	66	85	-22,4	378	407	-7,1
totale autobus adibiti al TPL	117	165	-29,1	780	1.050	-25,7
autobus/midibus turistici	73	76	-3,9	504	638	-21,0
totale autobus specifici	190	241	-21,2	1.284	1.688	-23,9
minibus	54	56	-3,6	388	350	10,9
scuolabus	13	15	-13,3	143	262	-45,4
totale autobus con ptt >3500 kg	257	312	-17,6	1.815	2.300	-21,1

© riproduzione riservata pubblicato il 1 / 09 / 2020