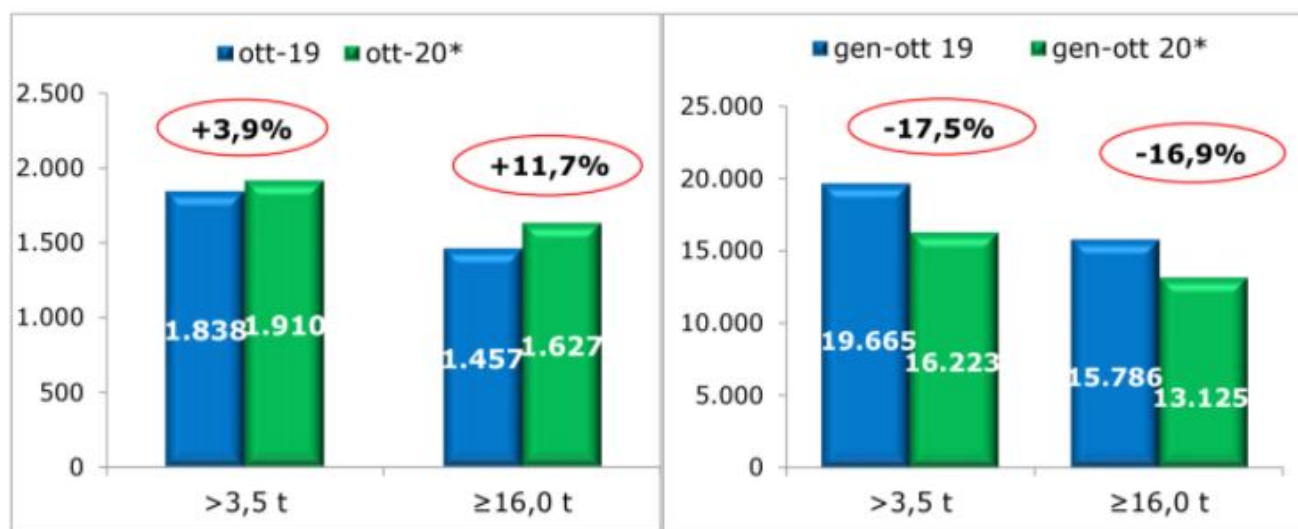


Il Centro Studi e Statistiche di UNRAE, l'Associazione delle Case estere, sulla base dei dati di immatricolazione forniti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha elaborato una stima del mercato dei veicoli industriali con massa totale a terra superiore alle 3,5t che, dopo i forti incrementi dei mesi di luglio, agosto e settembre, ha fatto registrare in ottobre un incremento delle immatricolazioni del 3,9% rispetto ad ottobre 2019, con 1.910 unità immatricolate contro 1.838.

Il consolidato dei primi dieci mesi del 2020 denuncia una perdita del 17,5% rispetto allo stesso periodo del 2019 (16.223 immatricolazioni contro 19.665).

Nel comparto dei veicoli pesanti, con massa totale a terra uguale o superiore alle 16t, l'incremento del mercato rimane ancora a due cifre, facendo registrare +11,7% su ottobre 2019 (1.627 unità immatricolate contro 1.457), che porta il risultato del comparto nei primi dieci mesi a -16,9% sullo stesso periodo del 2019 (13.125 immatricolazioni contro 15.786).



* Proiezioni Centro Studi e Statistiche UNRAE su dati del CED Min. Trasporti al 31.10.2020

*“Il dato più significativo, anche ai fini di una previsione sul possibile andamento futuro del mercato complessivo - sottolinea **Paolo A. Starace**, Presidente della Sezione Veicoli Industriali di UNRAE - sembra venire in questo momento dal comparto dei veicoli leggeri, in particolare da quello che comprende i mezzi compresi tra le 6t e le 16t di massa totale a terra che, dopo il balzo anomalo dei mesi estivi, è già ritornato a ottobre su un valore negativo a due cifre: -28,8% su ottobre 2019. Con tutta probabilità gli effetti positivi determinati dallo smaltimento dei veicoli le cui consegne si sono dilatate a causa del lock*

down sono già terminati ripotando il mercato a confrontarsi con la dura realtà”.

“Ragionando in prospettiva annuale - prosegue Starace - non c’è purtroppo motivo per pensare che in una situazione analoga non finirà per trovarsi tutto il mercato dei veicoli industriali: una ipotesi realistica potrebbe essere quella di un fine 2020, con una perdita annua consolidata che si attesterà su -16/17% rispetto al 2019. Se non si riuscirà a sostenere la domanda in modo mirato, anche le imprese della filiera automotive che distribuiscono ed assistono i veicoli si troveranno in crescenti difficoltà. Non sappiamo quali e quante siano le aziende operanti del settore dell’autotrasporto e della distribuzione che già hanno fermato l’attività, né prevedere quante alla fine sopravviveranno all’emergenza”.

“Il sostegno agli investimenti nell’autotrasporto si sta avviando confusamente verso una situazione di progressiva strutturazione “de facto” - osserva Starace. Oggi abbiamo due serbatoi di portata biennale dai quali le imprese di autotrasporto possono attingere risorse per investimenti in veicoli nuovi: quello compreso nei finanziamenti complessivi all’autotrasporto per gli anni 2020-2021, che conta oltre 120 milioni di euro divisi in egual misura sulle due annualità, e quello posto in essere dalla Legge fiscale del 2019 che destina circa 25 milioni di euro, sempre per gli anni 2020 e 2021, all’acquisto, contro radiazione per rottamazione, di autoveicoli Euro VI o alternativi, con lo scopo di svecchiare il parco circolante in prospettiva green.”

“Se guardiamo l’evoluzione dei contatori che RAM SpA aggiorna periodicamente - conclude il Presidente della Sezione Veicoli Industriali - vediamo che la categoria di veicoli nella quale è stato presentato il maggior numero di domande, dalle ore 10 del 1° ottobre scorso, è quella che riguarda l’acquisto di Euro VI contro rottamazione di veicoli di precedenti classi di inquinamento, per la quale si è arrivati al 132% dei fondi disponibili, mentre per l’acquisizione di veicoli ad alimentazione alternativa è impegnato ad oggi solo il 77% delle risorse disponibili. Viene spontaneo chiedersi, di fronte a questi dati, quanto il mercato italiano dei veicoli industriali sia pronto ad intensificare la domanda di motorizzazioni alternative nelle attuali condizioni e se è opportuno rivedere la ripartizione di dette risorse coerentemente con la domanda. Di sicuro, ogni veicolo di classe anteriore all’Euro VI che si riesca in qualche modo ad eliminare dalla circolazione costituisce una vittoria concreta in termini di sostenibilità del parco”.

© riproduzione riservata pubblicato il 11 / 11 / 2020