

Il Centro Studi e Statistiche di UNRAE, sulla base dei dati di immatricolazione forniti dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), ha effettuato una stima del mercato dei veicoli industriali per i mesi di luglio e agosto 2021 verso gli stessi mesi del 2019:

massa totale a terra	luglio		% variazione
	2019	2021	
> 3,5 t	1.576	2.275	+44,4
da 3,51 a 6 t	101	75	-25,7
da 6,01 a 15,99 t	338	320	-5,3
> = 16 t	1.137	1.880	+65,3

massa totale a terra	agosto		% variazione	gen.-agosto		% variazione
	2019	2021		2019	2021	
> 3,5 t	979	1.180	+20,5	16.635	17.333	+4,2
da 3,51 a 6 t	39	28	-28,2	744	478	-35,8
da 6,01 a 15,99 t	189	225	+19,0	2.519	2.502	-0,7
> = 16 t	751	927	+23,4	13.372	14.353	+7,3

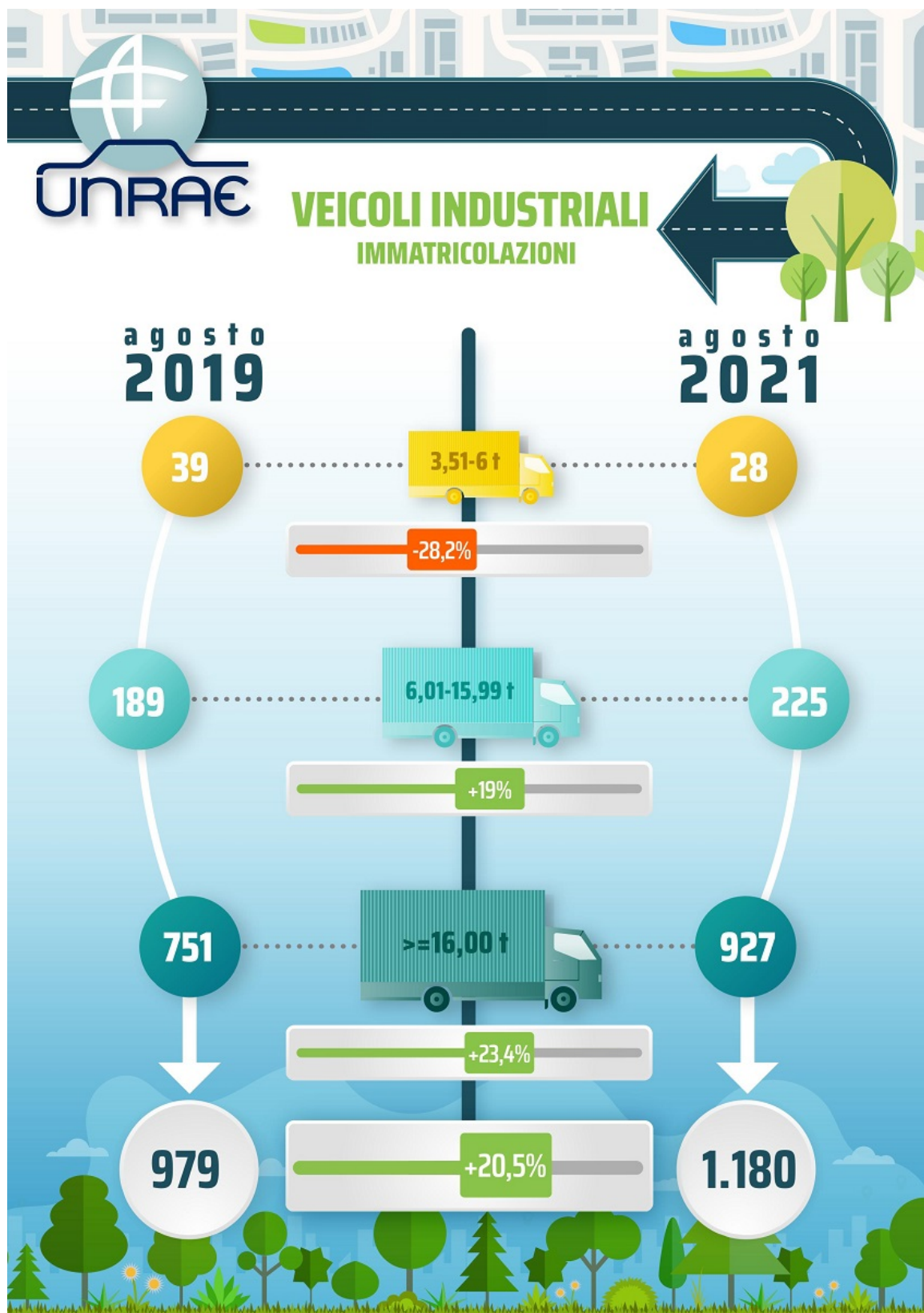
Continua l'altalena del mercato dei veicoli industriali con mtt superiore alle 3,5 t, che fa registrare a luglio +44,4% sul luglio del 2019 e +20,5% ad agosto su agosto 2019. I primi otto mesi dell'anno chiudono a +4,2% sul corrispondente periodo del 2019, ma solo i pesanti sono tornati in positivo a +7,3% (a giugno erano calati di oltre il 30%), mentre la classe di peso fino a 6 t perde ancora il 35,8% e quella da 6,01 a 16 t perde lo 0,7%.

In questo quadro di forte incertezza, negativa anche ai fini di qualsiasi previsione, il +4,2% dei primi 8 mesi non può essere considerato indice di alcuna tendenza.

*“La situazione che stiamo vivendo - commenta **Paolo A. Starace**, Presidente della Sezione Veicoli Industriali di UNRAE - non può più essere giustificata solo come conseguenza del lock-down in tempo di pandemia, e quindi destinata a risolversi con la ripresa economica, della quale il recupero del trasporto merci è un indicatore determinante. I numeri che leggiamo non sono brillanti, ma quello che ci preoccupa di più è il loro andamento a singhiozzo, derivante dall'impossibilità dei Costruttori di consegnare regolarmente i veicoli a causa della mancanza di componenti. Il rallentamento e la sospensione di alcune produzioni hanno allungato i tempi di consegna, facendo altresì lievitare i costi di produzione, in buona parte sostenuti dai Costruttori stessi”.*

“Si è avviata una spirale perversa – continua Starace – che non potrà continuare a lungo, con il rischio di passare da un portafoglio ordini che oggi fatichiamo a evadere al crollo degli ordinativi con ripercussioni su occupazione e conti economici dell’intera filiera. Nel contempo la clientela esplora soluzioni alternative quali il mercato dell’usato (la cui disponibilità è ai minimi termini e a costi lievitati) o prolunga i contratti di leasing, aumentando ulteriormente l’età del parco circolante. Questa situazione difficilmente vedrà una via d’uscita prima del secondo semestre del 2022, sempre che non intervengano altri elementi aggravanti”.

“Un miglioramento delle condizioni, che liberi dall’incertezza sul futuro ed eviti un rallentamento grave del rinnovo del parco in senso sostenibile – conclude Starace – non può che passare per un ripensamento a livello europeo dell’intera supply chain della filiera automotive dei veicoli commerciali, in particolare quelli pesanti, in quanto beni strumentali operanti in un settore strategico. Il possibile blocco del mercato dei veicoli, che si aggiunge alla endemica carenza di conducenti a livello continentale, è la sfida più pesante e pericolosa che il trasporto merci deve affrontare. Non c’è davvero più tempo da perdere.”



Veicoli industriali: l'incertezza continua, con i primi 8 mesi a +4, sul 2019 solo grazie ai pesanti | 4

© riproduzione riservata pubblicato il 15 / 09 / 2021