

Per il mercato dei veicoli commerciali il nuovo anno parte con un piccolo sprint in più rispetto all'anno scorso.

Secondo le stime del Centro Studi e Statistiche UNRAE, nel mese di gennaio le immatricolazioni dei mezzi fino a 3,5 t di peso totale a terra sono ammontate a 12.335 unità, in crescita del 3,2% rispetto a gennaio 2021 che con 11.948 immatricolazioni aveva aperto l'anno piuttosto sottotono.

E' facile notare il ritardo del nostro Paese nel ricambio del parco, che con il trend attuale richiederebbe circa 22 anni per essere sostituito completamente. Peraltro, l'età media dei mezzi commerciali circolanti in Italia si colloca vicino ai 13 anni, ben al di sopra degli 11,9 di quella che è la media europea, secondo i recenti dati dell'Associazione dei costruttori europei, ACEA.

Ma appare evidente anche il ritardo nella diffusione dei veicoli elettrici, in un settore fondamentale della mobilità commerciale nei centri urbani: nel 2021 la loro quota di mercato, seppur in crescita, è stata appena del 2% sul totale.

"Sono indici che denunciano la necessità urgente di rinnovare il vetusto parco circolante, per poter essere in linea con gli obiettivi della transizione energetica anche nel settore del trasporto merci. Per questo, è necessaria una strategia di medio periodo, con incentivi triennali per i veicoli a zero e bassissime emissioni, che tengano in considerazione anche quelli a combustione tradizionale, con incentivi erogati solo a fronte di rottamazione", afferma il Presidente dell'UNRAE **Michele Crisci**.

"Anche nelle politiche di sostegno alla domanda dei nuovi motori elettrici, il nostro Paese si conferma fanalino di coda rispetto ad altri grandi mercati come Francia e Spagna che hanno previsto incentivi per la loro diffusione; in assenza di sostegni, la crescita di questo importante segmento da noi continuerà ad essere molto più lenta che negli altri maggiori mercati. In quest'ottica - conclude Michele Crisci - occorre sviluppare parallelamente le infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici mentre, per sostenere le imprese dell'autotrasporto, per rinnovare il parco circolante e per accompagnare la transizione ecologica, sarebbe necessario raddoppiare l'aliquota del credito d'imposta dal 6% al 12% e prorogare il beneficio fino al 2024".

L'analisi della struttura del mercato dei 12 mesi dell'anno (confrontata sempre con il 2019 per il poco significativo paragone con il 2020 e con dati ancora suscettibili di leggeri aggiustamenti nei prossimi due mesi, a causa dei ritardi di immatricolazione), indica una leggera flessione dei privati che perdono mezzo punto, fermandosi al 21,2% di quota di mercato e delle società al 43,3% del totale (-0,2 p.p.). Le autoimmatricolazioni perdono 1/5

dei volumi e scendono al 5,3% del totale; al 5,2% di quota si posiziona il noleggio a breve termine, con volumi in calo di oltre il 15%. Una buona crescita interessa il noleggio a lungo termine, che arriva a coprire 1/4 delle immatricolazioni totali.

Dal lato delle motorizzazioni, il motore a benzina si ferma al 3,2% di quota, con un calo in volume del 36,3%, il diesel perde 5,3 punti, con una rappresentatività all'83,1%. Un crollo vertiginoso coinvolge il metano, che scende al 2%, mentre il Gpl sale al 2,8% del totale mercato. In fortissima ascesa i veicoli ibridi, al 6,7% delle preferenze e gli elettrici che, come anticipato, rappresentano comunque appena il 2% di quota.

La CO2 media ponderata dei veicoli con ptt fino a 3,5t, calcolata con il nuovo ciclo WLTP, in gennaio-dicembre chiude l'anno a 192,2 g/Km (non determinabile il dato dello stesso periodo 2019).

© riproduzione riservata pubblicato il 15 / 02 / 2022