

Nel mese di aprile il mercato dei veicoli commerciali leggeri ha registrato un pesante calo delle immatricolazioni, il peggiorone dall'inizio dell'anno. I nuovi veicoli registrati nel mese, secondo le stime del Centro Studi e Statistiche UNRAE, sono ammontati a 14.190 unità, con una riduzione del 16,5% rispetto alle 16.985 immatricolazioni di aprile 2021. Un calo in percentuale a doppia cifra per la prima volta quest'anno, che contribuisce a peggiorare il bilancio del primo quadrimestre, fermo a 58.180 immatricolazioni verso le 63.079 di gennaio-aprile 2021, con una riduzione complessiva del 7,8%.

La contrazione del mercato è stata sicuramente agevolata dall'attesa degli incentivi che, a distanza di tre mesi dall'annuncio da parte del Governo, non sono ancora fruibili per la mancata pubblicazione del provvedimento. Inoltre, c'è ancora incertezza sulle tipologie di aziende che potranno usufruirne e c'è il rischio che la platea dei possibili beneficiari risulti alquanto ristretta.

"Le immatricolazioni di aprile riflettono gli ordinativi raccolti nei mesi scorsi, e quindi scontano pesantemente l'attesa degli incentivi, che fino all'adozione del DPCM - il 6 aprile scorso - si auspicavano di respiro molto più ampio. Vogliamo tuttavia sperare che alla pubblicazione del decreto, con un pesante e nocivo ritardo, segua presto l'ampliamento delle categorie di beneficiari dei bonus, tramite ulteriori provvedimenti", afferma il Presidente dell'UNRAE Michele Crisci.

"Limitare gli incentivi ai soli veicoli elettrici - aggiunge Crisci - ed escludere, anche a fronte di rottamazione, i mezzi a combustione tradizionale che sono il 98,5% del totale, significa non solo ridurre le potenzialità del mercato, ma soprattutto ritardare il rinnovo del parco circolante di questo importante comparto, tra i più vecchi d'Europa; con il ritmo attuale ci vorranno ancora 22 anni per sostituirlo interamente".

Con la quantità di infrastrutture di ricarica ad oggi presente in Italia, inoltre, risulta difficile promuovere l'elettrificazione del parco circolante dei veicoli commerciali: *"Apprezziamo il varo degli incentivi - afferma Michele Crisci - ma è altrettanto fondamentale che si predisponga una solida rete infrastrutturale, anche attraverso sgravi fiscali per l'installazione da parte dei privati, altrimenti il mercato dei veicoli a zero emissioni stenterà a decollare verso i livelli richiesti dai programmi di transizione energetica"*.

L'analisi della struttura del mercato del 1° trimestre (con dati ancora suscettibili di leggeri aggiustamenti nei prossimi due mesi, a causa dei ritardi di immatricolazione), confrontata con lo stesso periodo 2021, evidenzia un forte calo dei privati che scendono al 19,4% di quota (-3,7 p.p.) e delle società, che si fermano al 40,3% del totale (-5,6 p.p.). Il calo delle autoimmatricolazioni le porta su una quota del 4,6%, mentre il noleggio a breve termine,

con una perdita di quasi ¼ dei volumi, si ferma al 4% di rappresentatività. Unico canale in crescita è il noleggio a lungo termine che sale di oltre 10 punti al 31,7% del totale mercato.

Sul fronte delle motorizzazioni, il benzina registra un incremento esponenziale raddoppiando la sua quota di mercato e salendo al 6,5%; in crescita anche il Gpl che raggiunge il 2,7% delle preferenze. Si confermano in contrazione il diesel, che perde oltre 10 punti, al 76,2% di share, e il metano all'1,4%. La vertiginosa crescita dei veicoli ibridi gli consente di raggiungere l'11,2% del totale mercato; gli elettrici puri salgono all'1,5%.

La CO₂ media ponderata dei veicoli con ptt fino a 3,5t, calcolata con il nuovo ciclo WLTP, nel 1° trimestre segna un calo del 6,5% a 180 g/Km (rispetto ai 192,4 g/Km del 1° trimestre 2021).

La struttura del mercato

© riproduzione riservata pubblicato il 16 / 05 / 2022