

Nel mese di aprile il mercato dei veicoli commerciali leggeri ha registrato un pesante calo delle immatricolazioni, il peggiore 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: *“Appreziamo 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  $\frac{1}{4}$  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 CO<sub>2</sub> 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