

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 ha fatto registrare in dicembre una perdita delle immatricolazioni, pari a -6,1% rispetto al dicembre del 2019, con 2.045 unità immatricolate contro 2.177.

L'intero 2020 denuncia così un calo consolidato di -13,8% rispetto al 2019 (20.370 immatricolazioni contro 23.628). Nel comparto dei veicoli pesanti, con massa totale a terra uguale o superiore alle 16t, la perdita del mercato a dicembre fa registrare -5,1% su dicembre 2019 (1.670 unità immatricolate contro 1.759), che porta il risultato del comparto per il 2020 a -12,7% sullo stesso periodo del 2019 (16.567 immatricolazioni contro 18.985).

Nel commentare l'andamento dei dati mensili e il consolidato dell'anno 2020, Paolo A. Starace, Presidente della Sezione Veicoli Industriali di UNRAE, rileva "la straordinaria capacità di resilienza del settore anche in periodi difficili come quello attuale, mostrando un esito finale dell'anno migliore rispetto alle prospettive formulate nella scorsa primavera".

Il mercato dei veicoli industriali del 2020 denuncia perdite consecutive a due cifre da marzo a giugno tra il 40% e il 63% su base mensile, seguite poi da recuperi tra il 23% e il 46% tra luglio e novembre, con la sola esclusione di ottobre (+1,2%).

Un mercato volatile, soggetto ad escursioni che si spiega secondo Paolo A. Starace "con l'assenza di un sistema paese che faciliti un rinnovo e un ampliamento programmabile del parco, e con la mancanza di politiche di sostegno e sviluppo capaci di superare davvero le ragioni per le quali l'autotrasporto merci italiano soffre da decenni di una debolezza crescente nei confronti della concorrenza estera".

"I molti tentativi fatti nel tempo, evidentemente con scarsa convinzione, di razionalizzare l'offerta di trasporto in Italia hanno portato alla scomparsa di migliaia di piccole e medie imprese, senza che quelle rimaste fossero riuscite a creare economie di scala che le rendessero capaci di dotarsi di risorse adeguate e tecnologie premianti, in termini di minori costi di gestione e presenza più competitiva sul mercato.

I nostri trasportatori sono rimasti per troppo tempo ostaggio di discontinuità e incertezze nei tempi e nei modi per il ricorso agli incentivi concessi annualmente per gli investimenti, mentre i vettori esteri, favoriti anche dalle norme sul cabotaggio, spesso nemmeno rispettate, si presentavano alla committenza nazionale in condizioni di vantaggio competitivo".

“Pur in un periodo di crisi come quello attuale - sottolinea ancora il Presidente della Sezione Veicoli Industriali di UNRAE - ed in ragione di un atteso rimbalzo dell'economia, nel corso del 2021 ci attendiamo un mercato in ripresa. Sebbene grazie agli incentivi gli acquisti si stiano sempre più orientando verso motorizzazioni alternative, la loro offerta sul mercato rimane ancora limitata, indirizzando la scelta nei confronti di motorizzazioni tradizionali, anch'esse in linea con gli elevatissimi standard di sicurezza e sostenibilità ambientale.

Dalle indicazioni del Ministero e della RAM SpA sappiamo peraltro che la prima categoria di veicoli a esaurire le risorse per investimenti disponibili nel 2020 è stata proprio quella degli Euro VI acquistati contro rottamazione. Considerate le dimensioni medio piccole della maggior parte delle imprese italiane di autotrasporto e l'impossibilità di ottenere dalla committenza una revisione delle tariffe di trasporto per l'impiego di veicoli elettrici e/o ibridi, gli acquisti di veicoli Diesel e LNG Euro VI rimangono l'unica alternativa economicamente sostenibile per i trasportatori italiani”.

Suddividendo il mercato in classi di massa totale a terra, si nota che la classe che ha subito nel 2020 la perdita maggiore rispetto al 2019 è quella di massa tra le 3,5t e le 6t, che ha fatto registrare -21,2% su base annua (751 veicoli immatricolati contro 953).

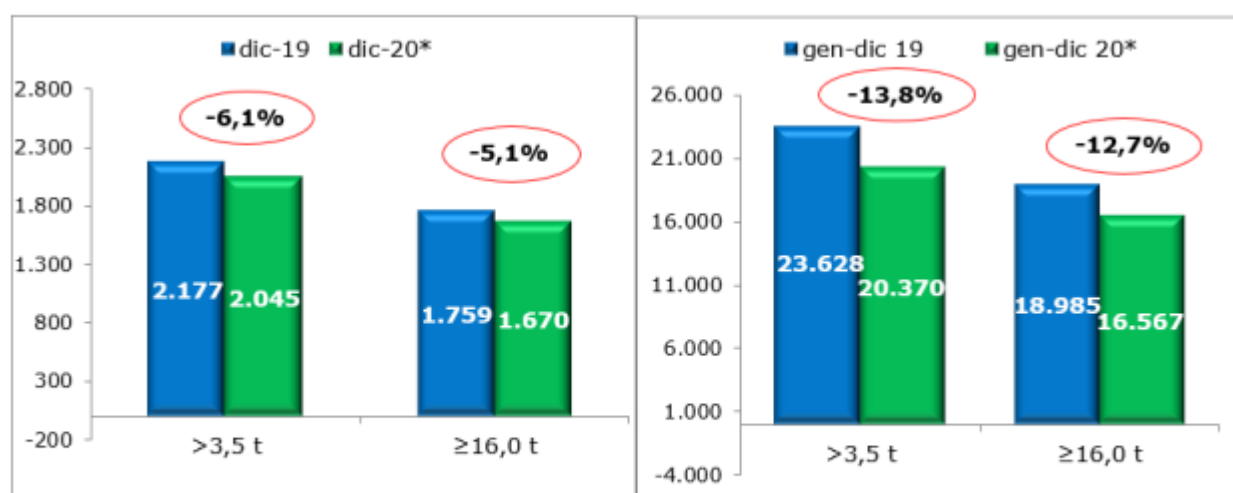
“Questo dato - osserva Starace - un poco ci sorprende, perché parliamo di veicoli destinati all'ultimo miglio e alla distribuzione di medio-corto raggio. Poiché è stato rilevato un incremento esponenziale dell'e-commerce, ci saremmo attesi che proprio questa classe di veicoli avrebbe subito quanto meno una minor contrazione della domanda. Evidentemente l'incremento delle nuove modalità di acquisto non è stato sufficiente a controbilanciare la perdita di carichi di trasporto dovuta alla chiusura quasi totale di interi settori merceologici, quali la ristorazione e il turistico alberghiero”.

“Le nostre Case madri - conclude Starace - si confrontano sui mercati europei e mondiali, dove le dinamiche e le strutture del trasporto sono diverse, così come sono diversi i contesti in cui operano, specie quelli burocratici e fiscali. Le Aziende associate ad UNRAE operano però sul mercato italiano, ed è alla salute di questo mercato che guardano con estremo interesse, ma anche con grande apprensione, poiché la prevedibilità della domanda è anche per noi condizione indispensabile per poter programmare l'attività nostra e delle nostre reti distributive.

Stanno cambiando i parametri della logistica e con essi i rapporti tra le modalità di trasporto. In un prossimo futuro, il trasporto su gomma dovrà con ogni probabilità modificare i propri ambiti di impiego, e cambieranno in conseguenza le configurazioni e le

Il mercato dei veicoli industriali a dicembre scende del 6,1%, il 2020 chiude con una perdita complessiva del 13,8% | 3

tipologie dei veicoli. Nell'interesse dell'economia nazionale, nessuna impresa italiana può permettersi di arrivare tardi a gestire il cambiamento, specie se opera in settori strategici come quello del trasporto. Pertanto, il paese non potrà prescindere dal creare le condizioni di base affinché gli autotrasportatori italiani possano confrontarsi nell'arena competitiva internazionale ad armi pari. Burocrazia efficiente, normativa snella, progettualità e interesse politico non episodico o strumentale sono le priorità su cui auspichiamo il legislatore ponga la propria attenzione".



* Proiezioni Centro Studi e Statistiche UNRAE su dati del CED Min. Trasporti al 31.12.2020