

Camion e tir corrono «Ma senza chip e gas si rischia la frenata»

In aumento le immatricolazioni dei veicoli merci. Crescono però anche i dubbi tra gli operatori, per i rincari e la crisi delle materie prime. «Il parco circolante è tra i più vecchi d'Europa, servono incentivi continui per tutelare l'ambiente e la sicurezza», dice Gianmarco Giorda di Anfia. Tutte le novità in mostra a Transpotec Logitec

Crescono anche nei primi mesi del 2022 le immatricolazioni dei veicoli per il trasporto delle merci su strada, ma sullo scenario futuro si addensano le ombre della guerra in Ucraina, per l'impatto che avrà sul tessuto economico del Paese. Nel 2021 il settore degli autocarri è cresciuto del 22,2% rispetto al 2020 con quasi 25 mila immatricolazioni, superando anche i numeri del 2019 (+5%). La

di **Andrea Salvadori**

ra dell'industria automobilistica.

Sono in frenata invece le vendite dei veicoli commerciali leggeri, 43 mila 367 unità nel trimestre, in calo del 5,3%, probabilmente a causa dell'attesa per i nuovi incentivi per i veicoli a zero emissioni varati poi dal governo in aprile. «Le performance sono state dunque complessivamente positive, soprattutto considerando che il 2021 si è già chiuso con il segno più per quasi tutte le tipologie di veicoli — dice Giorda —. La domanda è vivace, l'andamento degli ordini positivo, ma tra gli operatori è iniziata a serpeggiare, per motivi differenti, una diffusa preoccupazione circa l'andamento delle immatricolazioni nei prossimi mesi».

Innanzitutto il settore, al pari di tutto il mondo dell'automotive, si trova a dover fare i conti con la carenza di semiconduttori sul mercato e, dunque, al rallentamento della produzione. «Pensavamo che il problema della mancanza di microchip si sarebbe risolto al principio del 2022. Invece scopriamo ora che per la sua risoluzione dovremo aspettare addirittura forse la prima parte del 2023. Anche perché quasi la metà del gas neon, un elemento fondamentale per la realizzazione dei semiconduttori, è prodotto oggi in Russia e Ucraina. La guerra ha aggravato così una situazione già precaria».

E non è tutto perché il conflitto militare in corso in Europa orientale sta mettendo a dura prova anche quell'importante polo di produttori di soluzioni per il cablaggio dei veicoli industriali che si trova proprio in Ucraina. «Già prima della guerra il comparto ha dovuto fare inoltre i conti con l'aumento del costo di alcune importanti materie prime come l'alluminio e

l'acciaio, mentre ora il conflitto ha spinto al rialzo ancora di più i prezzi energetici e, in particolare, il costo del gasolio, rendendo ancora meno competitive le aziende della filiera produttiva italiana rispetto ai concorrenti francesi e tedeschi».

I provvedimenti

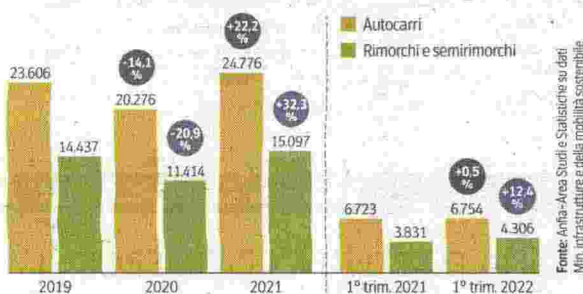
A inizio marzo il governo ha introdotto con il decreto Energia, nell'ambito di un pacchetto di misure da 80 milioni, anche provvedimenti a sostegno dell'autotrasporto, tra cui due crediti d'imposta (uno del 15% per l'acquisto dell'additivo Ad-Blue, l'altro del 20% per il metano liquido) oltre a sconti per i pedaggi autostradali.

L'esecutivo è poi impegnato nel piano per modernizzare e rendere più ecosostenibili infrastrutture e mobilità, anche per l'autotrasporto (in Italia oltre l'80% delle merci viaggia su camion), potendo contare sui fondi in arrivo in Italia con il Pnrr.

Gli ultimi due decreti firmati dal ministro delle Infrastrutture hanno stanziato 100 milioni per gli incentivi all'acquisto di veicoli ecologici e il rinnovo di mezzi pesanti. Anche perché, nota Unrae, in Italia l'età media di un mezzo superiore a 3,5 tonnellate è di 14 anni e il 53,1% dei mezzi è ante Euro 4, mentre l'età dei veicoli superiori alle 16 tonnellate è di 12 anni con una percentuale di motorizzazioni pre-Euro 4 del 42%. «Il parco circolante italiano è tra i più vecchi d'Europa e necessita, dunque, di continui incentivi per il rinnovamento — dice Giorda —, si tratti sia di motori a combustione di ultima generazione, sia di soluzioni green come gas naturale liquefatto, metano ed elettrico. Solo in questo modo si potrà tutelare l'ambiente e la sicurezza di tutti sulle strade».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La fotografia Mercato italiano autocarri e veicoli trainati pesanti. Immatricolazioni e variazione sull'anno precedente



S. A.
Fonte: Anfia-Area Studi e Statistiche su dati Min infrastrutture e della mobilità sostenibile

ripresa ha riguardato anche i veicoli trainati, ovvero i rimorchi e semirimorchi pesanti, con oltre 15 mila vendite, +32,3% sull'anno precedente e +4,6% sul 2019. I veicoli commerciali leggeri, con oltre 183 mila mezzi immatricolati, hanno recuperato il 14,9% sul 2020 pur risultando in lieve flessione rispetto al pre-pandemia.

Chi sale e chi scende

«Nel primo trimestre del 2022 i dati sono in lieve crescita per gli autocarri, mentre aumentano in modo deciso, +12,4%, per i rimorchi e semirimorchi pesanti», dice Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, l'associazione nazionale della filie-



Imprese

Gianmarco Giorda, presidente di Anfia, l'associazione nazionale della filiera dell'industria automobilistica: «La guerra in Ucraina aggrava una situazione già precaria»