

LUCI E OMBRE

Il mercato 2018 cresce ma frena bruscamente a dicembre. I pesanti stradali guidano le vendite, medi e cava-cantiere sono fermi

Le immatricolazioni di veicoli industriali hanno viaggiato bene, ma l'ottimismo frena. Il clima di incertezza economica, con fattori che vanno dal ridimensionamento globale dell'economia atteso per quest'anno alla fine di incentivi e superammortamento, ha fatto registrare una forte battuta d'arresto (-19,8 % sul dicembre 2017) già dall'ultimo mese dello scorso anno. I dati del 2018 rimangono globalmente positivi, con un + 5,1-5,2% complessivo che rispecchia pari pari quello del segmento dei pesanti (+ 5% per i veicoli stradali da 16 ton di peso totale e oltre). Non è una coincidenza, perché i veicoli oltre le 16 ton sono i re incontrastati del mercato: oltre 22mila veicoli contando anche i cava-cantiere, contro poco meno di 5mila per tutti i segmenti tra 3,5 e 15,9 t.



Distribuzione e edilizia in basso

Se sullo stradale pesante le aziende hanno investito molto, i numeri degli altri settori rimangono costanti, bassi e ben lontani dai livelli precedenti alla crisi di dieci anni fa. I veicoli da cantiere registrano un incremento percentuale a due cifre che si traduce però in poche unità: il 18,1 % in più registrato dall'Anfia vuol dire 1.618 veicoli contro 1.365, sempre molto lontani dalle 5mila immatricolazioni del 2008/2009. In stasi e con numeri molto ridotti anche i medi: per il trasporto sono meno interessanti di un tempo,

mentre la distribuzione punta sui più versatili leggeri e il trasporto primario sui più efficienti pesanti. La fascia più richiesta è quella tra le 5 e le 8 t, popolata principalmente da veicoli a guida avanzata con qualche sconfinamento verso l'alto dei "musetti" stile Iveco Daily, che registra quasi 2.500 veicoli. Seconda, con mille immatricolazioni in meno, è la fascia della distribuzione pesante, da 11,5 a 16 t, dove i medi convivono con le versioni più leggere di gamme pesanti. Quanto alle quote di mercato, in attesa di avere maggiori dettagli dai dati sulle immatricolazioni, soltanto due Case



Quote di mercato 2017/2018, veicoli oltre le 11 t di peso totale a terra

Autocarri e trattori stradali da 11 a 16 t di PTT (%)

	Daf	Iveco	MAN	Mercedes-Benz	Renault Trucks	Scania	Volvo Trucks	Altri
2017	6,8	70,8	6,0	7,7	5,3	-	2,6	0,80
2018*	7,9	65,5	6,8	9,1	5,4	-	3,3	2,00

Autocarri e trattori stradali oltre 16 t di PTT (%)

	Daf	Iveco/Astra	MAN	Mercedes-Benz	Renault Trucks	Scania	Volvo Trucks	Altri
2017	11,1	30,9	8,9	13,2	6,5	13,7	14,8	0,90
2018*	10,7	30,4	9,4	12,4	6,9	15,0	14,1	1,10

Fonte: Unrae * Stime basate sulle immatricolazioni al 30 novembre 2018

Flotte a gasolio e a metano

Dall'alto, due consegne di questa primavera: i 40 MAN TGX 18.460 consegnati alla veneta Cab Log e i 12 Stralis NP 460 dell'altoatesina Fercam. Da solo, l'Iveco a gas rappresenta poco meno del 5% del mercato.

T&N TRUCK&NEWS

registrano una variazione sul 2017 superiore all'1%: Scania nei pesanti e Mercedes-Benz nei medi. I telai superspecializzati e il completamento della New Generation sono tra le ragioni del successo della prima; per il gruppo Daimler si registrano anche ottimi risultati del Fuso Canter, che ha piazzato oltre un centinaio di esemplari ibridi. Nel segmento oltre 16 t perdono qualche decimale Daf, Iveco (in sostanziale tenuta grazie agli oltre mille Stralis a metano liquido), Mercedes-Benz e Volvo, in quello tra 11,5 e 16 le sei Case presenti registrano tutte piccole variazioni positive eccetto Iveco, che perde oltre il 5%. **ti**



Specializzati

A sinistra, lo Scania serie P XT con motore da 7 litri e telaio configurato per le spazzatrici; la Casa detiene il 21,7% del mercato dei veicoli per impieghi speciali e municipali. Sotto, due Actros StreamSpace 2.3 dell'Autamarocchi; nel 2019 sarà commercializzata la versione aggiornata del pesante tedesco.

Immatricolazioni di autocarri oltre le 3,5 t di peso totale a terra per fasce di peso

	2017	2018	Variazione %
3.501-5.000 kg	225	295	+ 31,10
5.001-8.000 kg	2.453	2.634	+ 7,38
8.001-11.500kg	549	565	+ 2,91
11.501-12.000 kg	700	874	+ 24,86
12.001-15.999 kg	706	620	- 12,18
16.000 kg e oltre	19.614	20.594	+ 5,01

Fonte: elaborazione tuttoTrasporti su dati Anfia (periodo gennaio-dicembre)



02/2019 tuttoTrasporti 35



300 kg di carico utile in più!

Un peso più basso equivale a più efficienza. Rispetto al campione del 2017*, il nuovo centinato S.CS MEGA offre 300 kg in più, ovvero all'incirca il peso di un piccolo elefante. Così la redditività aumenta, assicurando al contempo una maggiore flessibilità nella pianificazione a parità di capacità di carico, stabilità e affidabilità del trailer. www.cargobull.it

* Semirimorchio centinato S.CS 24/L - 13.62 MEGA con VARIOS nel Trailer Test International, KFZ Anzeiger 07/2017

