Sulla base dei dati di immatricolazione forniti dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, il Centro Studi e Statistiche UNRAE ha effettuato una stima del mercato dei veicoli industriali per il mese di marzo 2021 verso marzo 2019:

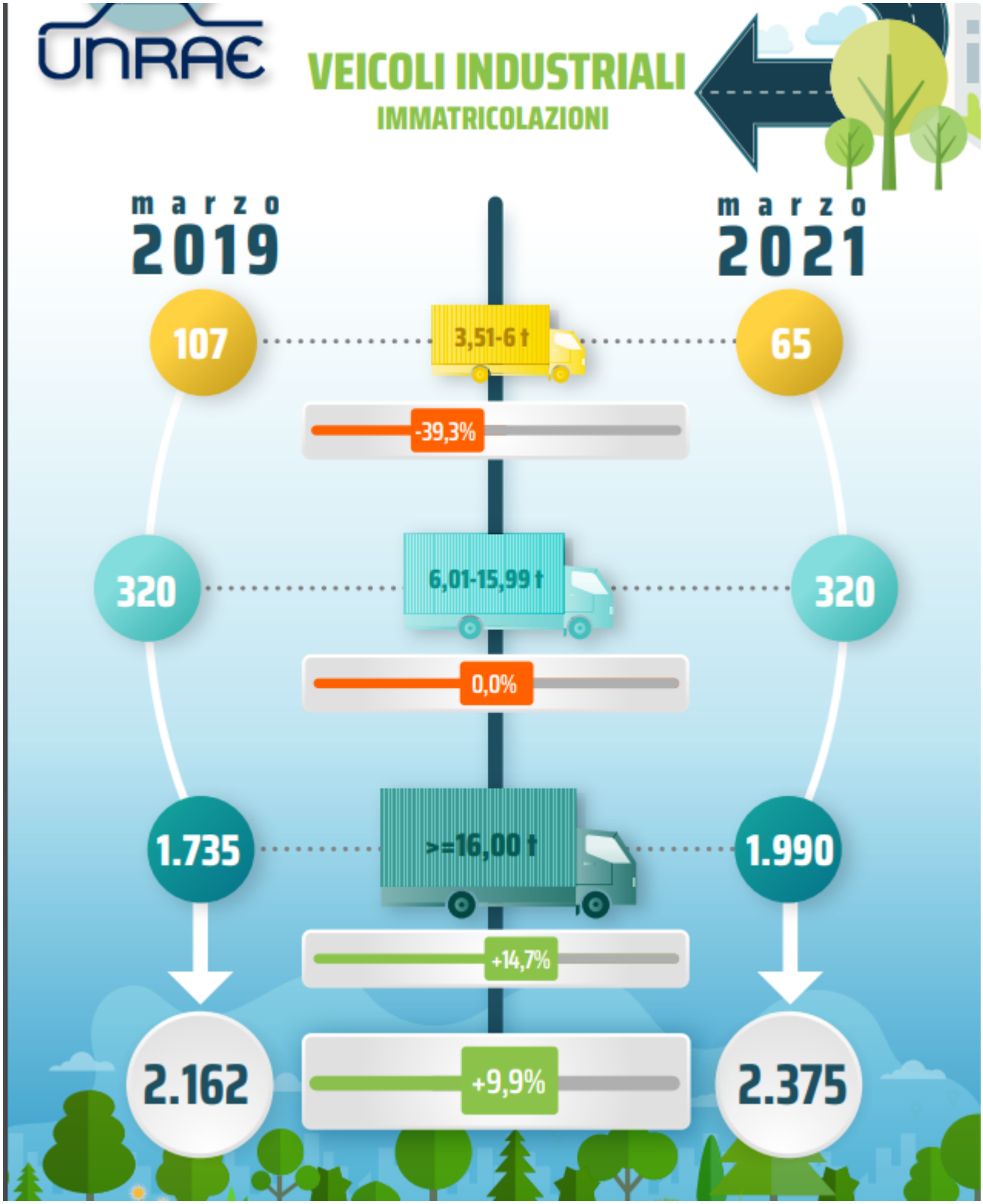
massa totale a terra	marzo		% variazione
	2019	2021	
> 3,5 t	2.162	2.375	+9,9
da 3,51 a 6 t	107	65	-39,3
da 6,01 a 15,99 t	320	320	0,0
> = 16 t	1.735	1.990	+14,7

"Abbiamo confrontato i dati di marzo 2021 con quelli del 2019 perché il confronto con marzo 2020 sarebbe stato improponibile – spiega **Paolo A. Starace**, Presidente della Sezione Veicoli Industriali di UNRAE – *e lo scenario che abbiamo di fronte conferma il profondo rosso dei veicoli fino a 6t, una invarianza del settore tra le 6t e le 16t e continua la crescita nel segmento sopra le 16t (+14,7%), che però si commenta da sola se confrontata con il risultato del mese precedente (+34,9%). L'analisi al primo trimestre 2021 mostra una costante flessione sui leggeri (-36,4%), il segmento dei medi è in deciso ridimensionamento e il +21,2% di gennaio 2021 si è ridotto a +7,5% nel trimestre. I pesanti continuano a crescere a doppia cifra con +15,8% sul trimestre, ma a ritmo inferiore rispetto alle attese. Tutto questo lascia presagire che l'effetto "molla" generato dal lock down si stia gradualmente esaurendo e il mercato comincerà a riposizionarsi su valori più contenuti, già a partire dal trimestre appena cominciato".*

"Esistono timori – sottolinea Starace – *che l'impulso verso la transizione ecologica non sia coerente con le attuali tecnologie in commercio e finisca per scontrarsi con la scarsità di infrastrutture disponibili sul territorio, che non assicura un uso efficace ed efficiente delle motorizzazioni alternative. Elettrico, idrogeno e biocarburanti rappresenteranno il mix di soluzioni idonee a sostenere la decarbonizzazione del trasporto, ma allo stato attuale l'offerta di questa tipologia di veicoli è limitata in numero e in applicazioni o non è ancora disponibile, mentre continua ad essere molto concorrenziale l'offerta degli Euro VI, perfettamente rispondenti ai parametri di sostenibilità tecnologica rispetto al parco attuale che, come riportato dall'Osservatorio UNRAE 2020, ha ancora un 56% di ante Euro 4".*

"Lo svecchiamento del parco circolante a favore di veicoli di ultima generazione rimane quindi la priorità – conclude Starace – *e per incentivarlo si può intervenire anche con misure efficaci e a costo zero per lo Stato, quali le tariffe autostradali legate alle classi di emissione, la capacità di carico ridotta per veicoli ante Euro 4, l' obbligo di verifica tecnica periodica*

portata a due volte l'anno sul modello inglese per i veicoli più vecchi, divieto di circolazione nei centri urbani e/o nei periodi di maggior traffico; sino ad arrivare al divieto di utilizzo per veicoli ante Euro 3 per motivi di sicurezza stradale, del trasporto e del lavoro".



© riproduzione riservata pubblicato il 13 / 04 / 2021