Secondo i dati UNRAE, l'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, le **immatricolazioni** degli autocarri fino a **3,5 tonnellate** sono **calate** del 21,7% rispetto allo stesso periodo del 2017.



Infatti, dopo un inizio d'anno in crescita (gennaio aveva registrato un +14,8% e febbraio +5,1%) **il mercato ha rallentato** fino a segnare un pesante arresto.

Michele Crisci, Presidente dell'UNRAE comunica che "la forte contrazione delle vendite nel mese di settembre [...] è stata determinata da una **non completa disponibilità di prodotti** rispondenti alle nuove norme di omologazione, entrate in vigore il 1° settembre per gli autocarri di fascia di peso più bassa, e da un'attesa generalizzata degli operatori, che ha inciso sulla debole raccolta di nuovi ordini, in un contesto macroeconomico che mostra segnali di

rallentamento”.

Analizzando i dati delle immatricolazioni suddivisi per tipo di **alimentazione** (riferimento gennaio-settembre) si nota un dato interessante: l’
aumento
delle immatricolazioni con motorizzazione a
metano
e ibrida
(rispettivamente +12,2% e +29,4% rispetto al 2017).

In tutt’altra direzione viaggia il mercato dei veicoli industriali che, dall’inizio dell’anno, ha segnato un **+11,77%** per i veicoli con massa totale a terra **superiore alle 3,5 t**, e un +13,1 per i mezzi pesanti con massa uguale o superiore alle 16 t.

Osservando il dettaglio su base mensile, si osserva un forte aumento delle immatricolazioni nella prima metà dell’anno, con un picco di +42,1% (veicoli > 3,5 t) e +51,6% (veicoli ≥ 16 t) ad aprile, per poi subire un rallentamento nei mesi estivi.

Di fatto, si constata che gli autotrasportatori non hanno risposto favorevolmente allo stanziamento degli **incentivi per il rinnovo mezzi**.

Secondo Franco Fenoglio, Presidente della Sezione Veicoli Industriali di UNRAE, “non possiamo far altro che confermare quanto andiamo ripetendo circa le modalità di sostegno al settore messe in atto nel nostro Paese negli ultimi anni.
L’utilizzo delle risorse dedicate, destinate a garantire la sopravvivenza delle imprese più che a indirizzarne lo sviluppo verso un’effettiva **competitività**, non ha dato risultati positivi[...].

Si sta realizzando una specie di razionalizzazione spontanea forzata del comparto, che non essendo sostenuta e guidata verso **obiettivi di sistema**, non è in grado di affrontare con carte vincenti la concorrenza estera, e si risolve nella chiusura delle imprese più piccole e nell’emigrazione delle altre, con conseguenze negative sul mercato dei veicoli, sull’occupazione qualificata e sul gettito fiscale per lo Stato”.

© TN Trasportonotizie - Riproduzione riservata

