

focus green

Vecchi e sporchi

Un parco circolante **assolutamente obsoleto** che, piano piano, sembra stia virando verso propulsioni alternative. Va forte l'**ibrido** per i commerciali, mentre l'**LNG** sembra, per i pesanti, la soluzione al momento più diffusa

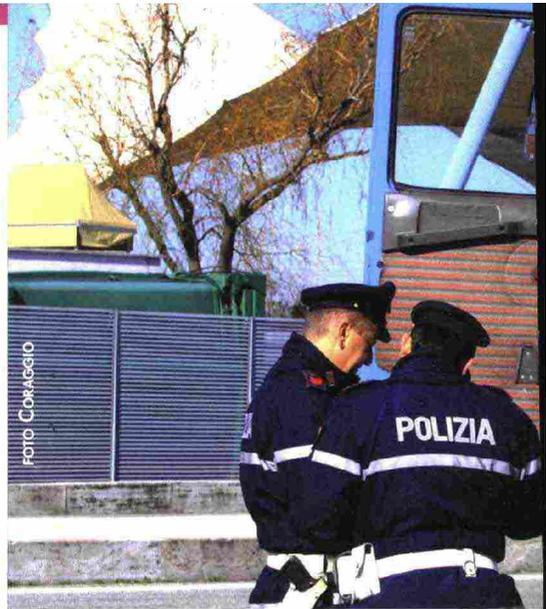


Foto: Contrasto

PRODOTTO

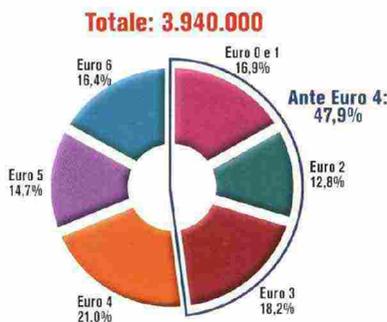
Parlare del parco veicoli commerciali e industriali, nel nostro Paese, è sempre un po' complicato, vista la estrema vetustà della maggior parte dei veicoli. In questo momento poi, le criticità di natura economica e sanitaria che gravano sullo scenario mondiale non permettono neanche di fare previsioni attendibili su un eventuale svecchiamento. Comunque, prima di tutto, vediamo qualche numero, partendo da lontano, cioè da quando, in Europa, è cambiato radicalmente il "mix" delle motorizzazioni delle autovetture e dei veicoli commerciali. In generale (auto e LCV) nel 2019 si è registrato un calo del 13,9% delle vendite di motorizzazioni Diesel, un aumento del 5% di quelle a benzina e un aumento del 41% dei veicoli ad alimentazione alternativa, che pesano per l'11,2% del mercato. L'UE registra una crescita dei veicoli ad alimentazione alternativa del 43%, mentre l'EFTA del 23,5%.

TUTTA COLPA DEL DIESELGATE

Nel 2017 le motorizzazioni Diesel detenevano il 44% del mercato europeo pari a 6,77 milioni di unità, scese a 4,76 milioni nel 2019, con il 30,3% di quota. Questa virata repentina nel mix delle vendite è la conseguenza dello scandalo "Dieselgate" del 2015, che ha causato un incredibile danno di immagine all'industria automotive, scatenando una vera e propria

Veicoli commerciali leggeri quasi la metà ha più di 14 anni (fonte UNRAE).

Parco circolante veicoli commerciali al 31.12.2019



assurda campagna di "demonizzazione" del Diesel da parte dei media e delle istituzioni locali che, con provvedimenti assolutamente inappropriati e frutto di evidente ignoranza della materia, ne hanno anche limitato o addirittura vietato la circolazione nei centri urbani.

Gli effetti del calo della domanda di motorizzazioni Diesel si è

concretizzato, già nel 2017, anche con un aumento di 0,4 g/km delle emissioni medie complessive di CO₂ dei nuovi veicoli venduti, a cui è seguito l'aumento di quasi 2 g/km nel 2018 e di nuovo nel 2019 di 2,8 g/km, dovuti all'aumento delle vendite di veicoli a benzina che hanno livelli emissivi di CO₂ più alti rispetto alle versioni Diesel.

L'aumento delle vendite di motorizzazioni ad alimentazione alternativa non è stato però sufficiente a contenere l'aumento delle emissioni di biossido di carbonio.

ROBA DA RECORD

Torniamo al "parco" di casa nostra, che, come sappiamo ha raggiunto il poco invidiabile primato di essere il più vecchio d'Europa, partendo dai veicoli commerciali leggeri. Attualmente i "commerciali" fino a 3,5 ton circolanti in Italia, al 31.12.2019 (ultime stime UNRAE disponibili) sono, in totale, 3.940.000, di questi, quasi la metà (47,9%), è stata immatricolata a prima dell'entrata in vigore della Normativa Euro 4 del 2006, quindi ha almeno 14 anni, anche se ancora il 16,4% è Euro 0 oppure Euro 1 (1993), vuol dire che ci sono circa 650mila veicoli commerciali circolanti sulle nostre strade che, a breve, spegneranno le 30 candeline. Ma non è finita, perché quelli di ultima generazione, cioè Euro 6 (2018) sono pochi, soltanto poco più del 16%, mentre è l'Euro 4 il livello di emissione più comune, 21% (827.400 veicoli).

CALA IL DIESEL CRESCONO GLI ALTERNATIVI

Sono cifre quasi "imbarazzanti" per un Paese moderno anche se gli ultimi dati sembrano, se non mostrare un rapido svecchiamento, sicuramente un graduale passaggio verso veicoli meno inquinanti. Così, nel periodo gennaio-settembre 2020 si evidenziano le tendenze alle preferenze in termini di alimentazione già registrate negli ultimi due anni. Continua la diminuzione di rappresentatività del Diesel, motorizzazione, comunque, ancora leader del mercato, con una quota dell'88,9%, ma che è in diminuzione del 21,7% rispetto al 2019: 93.532 pezzi, contro 119.448.

Peggiora l'andamento della benzina che perde il 45% delle



immatricolazioni, scendendo al 3,5% di quota di mercato. Anche il Gpl prosegue il trend di forte ridimensionamento, dimezzando la rappresentatività all'1,2%; in contrazione anche il metano che si ferma al 3,1%. In forte accelerazione invece le immatricolazioni di veicoli ibridi che arrivano a rappresentare il 2,7% del mercato (era lo 0,2% un anno fa). Flettono del 19% i veicoli elettrici, che si posizionano allo 0,7% di quota sul totale.

I RAGAZZI DEL '92

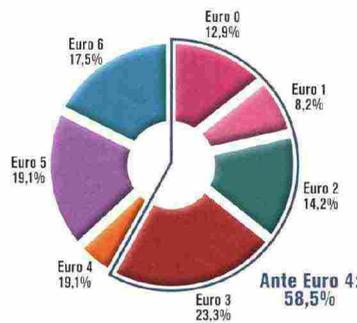
Se avevamo detto che il parco circolante dei veicoli commerciali leggeri è piuttosto vetusto, non arrivano informazioni migliori se guardiamo ai veicoli sopra le 3,5 ton, dove la situazione è più o meno uguale: 13,6 anni di anzianità media per i 685mila oltre le 3,5 tonnellate, un po' meglio per 408mila con Ptt di 16ton: hanno solo 11,7 anni di anzianità media. Preoccupanti, anche nei pesanti, i livelli di emissione perché ben il 58,5% di quelli sopra le 3,5 ton sono stati immatricolati prima del 2006 e tra questi, cosa che deve far riflettere, 88.365, il 12,9% sono Euro 0, cioè immatricolati prima del '92. Quando si parla di vetustà del parco non bisogna solo considerare il discorso ambientale, le emissioni più o meno gravi, ma anche e soprattutto la pericolosità che veicoli di quest'età, e di questo peso possono rappresentare sulle strade.

La struttura del mercato italiano per tipo di alimentazione (fonte UNRAE).

PER ALIMENTAZIONE	GENNAIO/SETTEMBRE		VAR. %	QUOTE % GENNAIO/SETTEMBRE	
	2020	2019		2020	2019
Benzina	3.681	6.700	-45,1	3,5	5,0
Diesel	93.532	119.448	-21,7	88,9	88,5
Gpl	1.247	3.046	-59,1	1,2	2,3
Metano	3.270	4.631	-29,4	3,1	3,4
Ibrida elettriche (HEV)	2.811	229	+1.127,5	2,7	0,2
Benzina+elettrica	421	152	+177,0	0,4	0,1
Diesel+elettrica	2.390	77	+3.003,9	2,3	0,1
Ibride elettriche plug-in(PHEV+REx)	12	1	+1.100,0	0,0	0,0
Benzina+elettrica	11	1	+1.000,0	0,0	0,0
Diesel+elettrica	1	0	-	0,0	0,0
Elettriche (BEV)	685	845	-18,9	0,7	0,6
Totale ECV (BEV+PHEV+Rex)	697	846	-17,6	0,7	0,6
TOTALE	105.238	134.900	-22,0	100,0	100,0

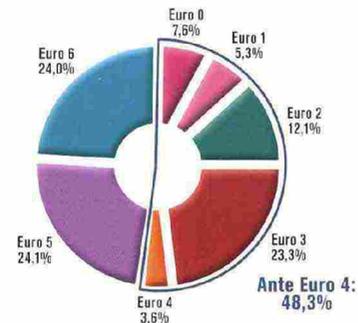
Parco circolante veicoli commerciali al 31.12.2019

Totale > 3,5t: 685.000



Età media: 13,6 anni

Totale ≥ 16t: 408.000



Età media: 11,7 anni

ARRIVANO I SOLDI?

Come appare ovvio anche per i commerciali, anche per i veicoli industriali occorre un piano urgente che possa portare a un rinnovo importante del parco. A questo proposito si confida molto sugli incentivi per il supporto agli investimenti nel settore autotrasporto, disponibili da fine luglio. A oggi, la somma di 22 milioni di euro prevista per la radiazione per rottamazione di veicoli pesanti, è già stata prenotata interamente (131,2%), mentre per l'acquisizione dei veicoli a trazione alternativa, il cui importo erogabile è pari a 23,2 milioni di euro, la percentuale prenotata è del 75,2%. Comunque, il mercato dei veicoli industriali oltre le 3,5 ton, dopo i forti incrementi dei mesi di luglio, agosto e settembre, ha fatto registrare in ottobre un incremento delle immatricolazioni del 3,9% rispetto a ottobre 2019, con 1.910 unità immatricolate contro 1.838. Per i veicoli più pesanti, con peso uguale o superiore alle 16ton, l'incremento del mercato rimane ancora a due cifre, con un +11,7% su ottobre 2019 (1.627 unità immatricolate contro 1.457).

GAS NATURALE ÜBER ALLES

Guardando alle alimentazioni, gli autocarri alimentati a gas (LNG o CNG) registrano, tra gennaio e settembre 2020, una quota di mercato del 5,2%, per un totale di 754 veicoli. Nel 2019 gli autocarri ad alimentazione alternativa sono cresciuti di oltre 400 unità (+6,7%) che, con 1.574 unità, di cui 1.492 alimentate a gas, hanno raggiunto la quota del 6,4% del mercato (era del 4,5% nel 2018); tra queste, va segnalata la performance del mercato dei veicoli a GNL, che registrano 1.050 unità (+50,6%); secondo fonti IVECO, attualmente, sulle strade italiane circolano circa 3mila autocarri a gas liquido o compresso, immatricolati negli ultimi 4 anni. Continua a evidenziarsi la centralità del gas naturale come trazione alternativa nel trasporto pesante che, in attesa dell'idrogeno, sembra la miglior soluzione sostenibile applicabile nel breve termine per il trasporto merci a lunga distanza. A metà settembre 2020, **Federmetano** ha elaborato una mappa degli impianti di distribuzione di carburante metano liquefatto (Gas Naturale Liquefatto, GNL) presenti sul territorio nazionale, che vede 79 distributori di gas naturale che erogano metano liquido per i veicoli pesanti e 37 in progetto. #

@FERRUCCIOVENTUROLI

Veicoli pesanti, quasi 90mila di quelli circolanti sono stati immatricolati prima del '92 (fonte UNRAE).