

QUALCOSA COMINCIA A MUOVERSI

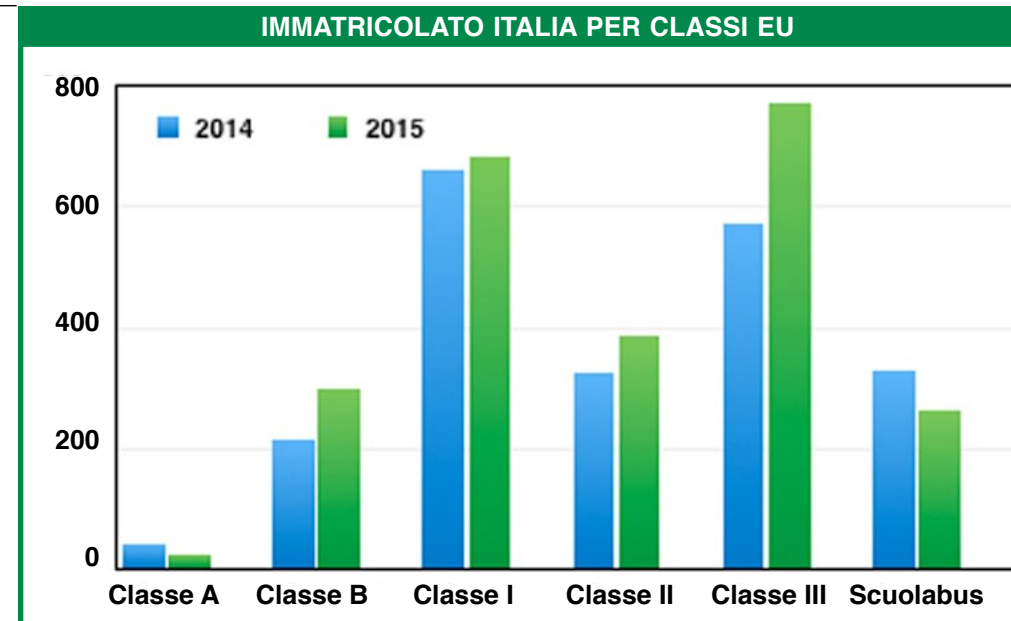
I numeri dell'immatricolato autobus 2015 in Italia fanno registrare una ripresa del 13%. Positiva ma insufficiente rispetto all'urgenza di ricambio del parco circolante

IL mercato italiano degli autobus con peso a terra superiore ai 35 quintali registra nel 2015 una crescita del 13% rispetto al 2014. Bene. Finalmente un segnale positivo. Ma siamo ancora lontani dal poter gioire. Si tratta infatti di una crescita irrisoria rispetto alle reali necessità di rinnovo di un parco circolante che ormai ha superato i 13 anni di età media.

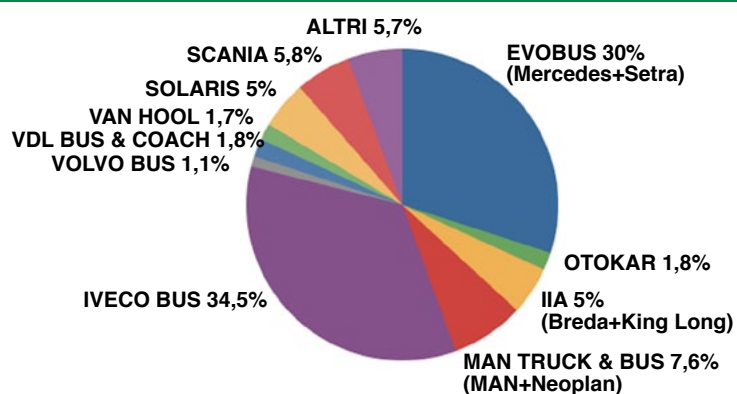
I 2.426 autobus immatricolati lo scorso anno

(minibus compresi) sono infatti lontani anni luce dai volumi che caratterizzavano l'Italia fino al 2007, prima della crisi mondiale innescata dalle storture del sistema bancario americano. Prima del 2008 si vendevano in Italia poco meno di 6.000 autobus, scesi a 4.400 nel 2010, a 2.400 nel 2013, fino al minimo di 2.146 nel 2014.

Insomma, nonostante il risultato positivo del 2015, il mercato italiano ha perso in otto anni il 60% del suo valore. A farne le spese, oltre ai bilanci locali dei costruttori, è il sistema nazionale del trasporto passeggeri, sempre meno qualificato per il servizio offerto dagli autobus utilizzati e con un impatto ambientale che non arretra. E a nulla sono serviti gli allarmi lanciati in ogni occasione sui livelli d'inquinamento raggiunti nelle città italiane. Gli investimenti per il Traspor-



IMMATRICOLATO ITALIA 2015 PER COSTRUTTORI
Veicoli completi + Telai (2.426 unità)



to pubblico continuano ad essere l'ultimo pensiero di chi si alterna al vertice delle istituzioni italiane.

Quando le cose andavano 'bene' le richieste avanzate unanimemente dalle associazioni del settore, quantificavano in 4.000 autobus (solo per i veicoli con oltre 8 tonnellate di peso) il fabbisogno annuo per allineare l'anzianità del parco circolante ai livelli europei. Se oggi si dovessero fare gli stessi calcoli, probabilmente non ne basterebbero 6.000 all'anno.

Ricordiamo che uno studio di ANFIA (Associazione nazionale industria automobilistica) del marzo 2015, metteva in evidenza che solo per eliminare dalla circolazione entro il 2018 gli 8.500 autobus Euro 0 in servizio pubblico (Classi I e II) si sarebbero dovuti cambiare 2.840 autobus nel 2015 (in realtà ci si è fermati appena sopra le 1.000 unità) e proseguire con altri 1.886 per ciascuno dei tre anni successivi fino al 2018, in modo da adeguarsi al

Classi EU	2014	2015	Var. %
CLASSE A	42	25	-40,5
CLASSE B	216	298	38,0
Totale < 22 posti	258	323	25,2
CLASSE I	660	681	3,2
CLASSE II	324	388	19,8
CLASSE III	573	773	34,9
Totale > 22 posti	1.557	1.842	18,3
SCUOLABUS	331	261	-21,1
Totale	2.146	2.426	13,0

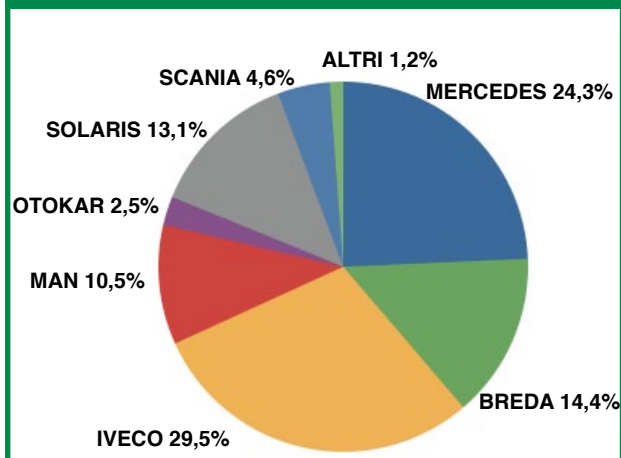
Fonte: Anfia

divieto di circolazione a partire dal 1 gennaio 2019 per tutti gli Euro 0, come decretato dalla Legge di stabilità del 2015.

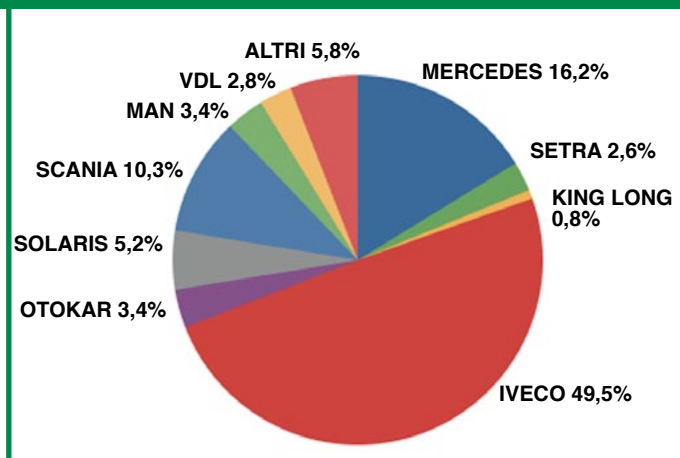
Sul fronte dei costruttori, il mercato italiano è per due terzi in mano a Iveco Bus (34,5%) e Evobus (30% con i marchi Mercedes e Setra) che possono contare una gamma di modelli completa, dai minibus agli extra-long. Seguono a distanza MAN truck & Bus (7,6%) con modelli MAN e Neoplan solo in taglia lun-

IMMATRICOLATO ITALIA 2015 PER MARCHIO (fonte Anfia)

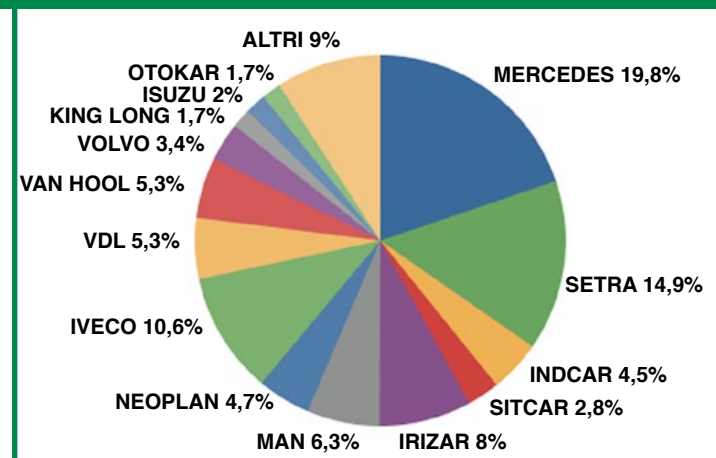
Veicoli completi CLASSE I (681 unità)



Veicoli completi CLASSE II (388 unità)



Veicoli completi CLASSE III (773 unità)



ga, così come Scania (5,8%) sostenuta dalle vendite dei carrozzati Irizar, Solaris (5%) e la neonata Industria Italiana Autobus (5%) a cui fanno capo i modelli ex Bredamenarini e King Long (in esaurimento). Tutti gli altri devono accontentarsi di quote di mercato inferiori al 2%, anche se si tratta di nomi importanti come Volvo, Van Hool e VDL Bus & Coach. Passando ai vari segmenti del mercato, secondo la classificazione europea, c'è da rilevare

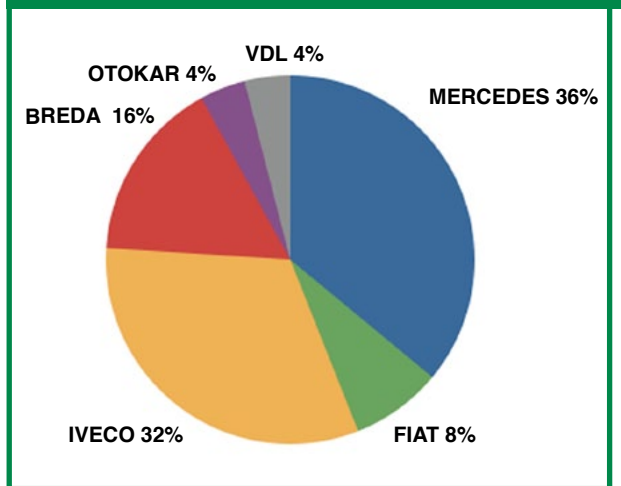
una buona ripresa dei minibus Classe B (fino a 22 posti senza passeggeri in piedi) che crescono del 38%, sfiorando le 300 unità, mentre restano insignificanti i numeri dei Classe A (fino a 22 posti con passeggeri anche in piedi) destinati ai servizi urbani. Non gode invece buona salute il comparto degli scuolabus che nel 2015 ha rinnovato solo 261 veicoli (circa il 6% del parco circolante), segnando un meno 21,1% rispetto ai numeri

già scarsi del 2014. Per tutti i minibus i leader restano Mercedes, principalmente con la gamma Sprinter e Iveco con i Daily. Per i Classe I, ossia gli autobus destinati ai servizi urbani, i volumi restano sostanzialmente gli stessi del 2014 con un ricambio del parco circolante attorno al 3,7%, insignificante rispetto alle necessità. In questo caso i due marchi leader, Mercedes 24,3% e Iveco (29,5%) devono fare i conti con l'avanzata

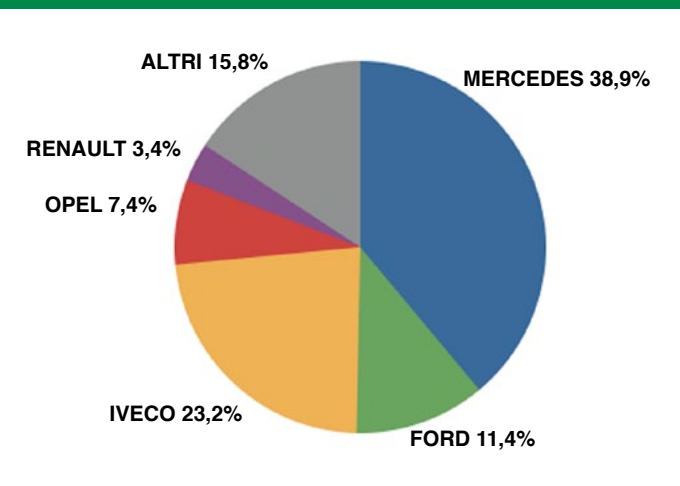
dei concorrenti, a partire da Solaris (13,1%), MAN (10,5%) e la exBreda, ora IIA (14,1). Crescono del 19,8% le vendite degli intercity Classe II ma sul rinnovo del parco incidono solo dell'1,5%. A favore di Iveco la metà del mercato. Infine i turistici Classe III che fanno il balzo più lungo (più 34,9%). Qui Evobus (Mercedes e Setra) sfiora il 35% mentre Iveco si ferma al 10,6%. Tutti gli altri a seguire.

IMMATRICOLATO ITALIA 2015 PER MARCHIO (fonte Anfia)

Veicoli completi CLASSE A (25 unità)



Veicoli completi CLASSE B (298 unità)



Veicoli completi SCUOLABUS (261 unità)

