



INFORICAMBI.IT
IL PORTALE DEI RICAMBI AUTO E TRUCK



[Clicca qui per maggiori informazioni](#)



RICAMBI AUTO

I divieti per i diesel faranno danni all'aftermarket?



Sarà una combinazione ma la notizia dei divieti per le diesel Euro 3 o inferiori è arrivata immediatamente prima di Future Mobility Week, un evento torinese nel quale si è dato ampio spazio al tema dei **trasporti sostenibili**. Il succo è che nei **giorni feriali**, dal 1° ottobre al 31 marzo, i veicoli **diesel Euro 0, Euro 1, Euro 2 ed Euro 3, oltre a quelli Euro 0 a benzina, non potranno più circolare in Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna nei comuni con più di 30.000 abitanti**. I veicoli ibridi, elettrici, a Metano e GPL **potranno invece muoversi liberamente anche durante gli orari del divieto, che scatta con orari diversi per i veicoli privati, che resteranno fermi più a lungo di quelli commerciali**.



Mosaico di norme



Le varie regioni coinvolte hanno modulato diversamente i divieti: in Lombardia le auto con almeno **3 persone** a bordo potranno circolare ma la fascia oraria di divieto è **più ampia** (parte dalle 7:30 per arrivare fino alle 19:30); le diesel Euro 3 sono

interdette alla circolazione. Il **Veneto** ha una fascia meno ampia e, come la **Lombardia**, ferma anche le vetture Euro 4 nel caso di allerta di 1° livello (4 giorni consecutivi di sforno dei limiti). L'**Emilia Romagna** sembrava invece ancor più drastica, pensando di bloccare anche i veicoli **Euro 4** anche se commerciali e fermando ciclomotori e moto pre-Euro non distinguendo fra 2 e 4 tempi. A questo punto si sono scatenate le **polemiche** e la Regione Emilia Romagna ha revocato il blocco dei diesel Euro 4, decisione venuta alla fine di un **vertice** fiume con i **sindaci** che ha partorito anche una lettera da inviare al Governo per chiedere **incentivi** che possano aiutare i cittadini. Una **ulteriore** stretta è prevista per il 1° ottobre **2019**, data dalla quale il divieto alle **Euro 4** sarà generale ed è facile prevedere che la cosa influenzerà tutto il settore, compreso l'aftermarket. Già questo primo livello **inibirà** la circolazione di più di **3 milioni** di



veicoli, che potranno circolare in fasce orarie limitate e per giunta diverse fra le Regioni.

Diesel fermi a casa



Diamo qualche cifra: il **parco** italiano è **anziano** (età media 10,9 anni) ma nella provincia di Milano l'età media scende a 9 anni. I veicoli diesel **da Euro 1 a Euro 3** sono quelli nati prima del 2006 ma dall'ottobre 2019 lo stop nella zona padana interesserà anche i diesel **Euro 4** fino al 2009. I veicoli della prima fascia sono **35,8 percento**

mentre gli Euro 4 sono un altro **30,6 percento**, cosa che implica che fra un anno il 66% dei diesel **non potrà circolare** in quella fascia oraria in quelle 4 regioni italiane. Ricordiamo che nel 2024 ci sarà una stretta anche per gli Euro 5: cambiamenti con un impatto enorme, quindi. **Giorgio Boiani**, vice presidente di **AsConAuto** (un importante consorzio di concessionari ufficiali che **Inforicambi conosce bene**) per esempio ha evidenziato che decisioni tanto drastiche avranno **pesanti ripercussioni** sul settore. Una delle più dannose sarà il severo **deprezzamento** del parco delle auto usate dei concessionari: Boiani immagina per esempio una massiccia **esportazione** verso i paesi dell'Est a prezzi stracciati. Da non sottovalutare poi le **spese impreviste** per le famiglie e le **difficoltà** di trasportatori, autisti e tassisti. La misura appare poco sensata anche perché la **CO₂** emessa dai **mezzi di trasporto** è il 20% del totale mentre il **particolato** è generato in maggioranza dagli impianti di riscaldamento.

Auto bloccate, pochi incentivi



Questo scenario si inquadra nella quasi totale **assenza** di incentivi per la **rottamazione** delle automobili più inquinanti in favore di quelle più moderne e pulite. Non esiste inoltre una **rete di ricarica** elettrica adeguata e gli unici **incentivi statali** per rendere

più ecologica la propria auto sono quelli dei **Comuni** (per fortuna al Nord ci sono molte adesioni) che aderiscono alla **Campagna ICBI 2018** per la trasformazione a gas. Quindi le concessionarie e i venditori avranno pesanti **danni finanziari** perché il loro stock dell'usato diesel si **deprezzerà** rapidamente (un certo **compenso** potrebbe venire dai veicoli a benzina, che saranno più richiesti) ma si avranno probabilmente **ripercussioni** anche per **ricambisti, carrozzieri e riparatori**. L'ipotesi è che il parco **circolante** delle aree interessate vivrà una profonda **trasformazione**, soprattutto intorno alle grandi città e alle cittadine medie. Molti **veicoli** a gasolio saranno **venduti o rottamati** e molti altri prenderebbero la via **verso l'Est** Europa e il **Centro-Sud** del nostro Paese e, in generale, verso zone con **limitazioni** più **blande** o assenti del tutto. È facile pensare che ci sarà un'**impennata** delle Euro 6 e delle auto a benzina, a gas, elettriche e ibride.

Diesel a zone



Le grandi città e i centri interessati dal provvedimento vedranno quindi una **falcidia** di questi veicoli diesel con conseguente **diminuzione** degli **i n t e r v e n t i d i manutenzione**/riparazione e della

vendita dei **ricambi**. Se questo **decremento** numerico verrà **compensato** da un aumento dei veicoli non a gasolio allora il totale potrebbe variare di poco ma in ogni caso i **ricambi** delle diesel **rallenterebbero** e così la **manutenzione**. Avverrebbe quindi uno **"spostamento"** del business dai diesel verso altri motori. Chi non lavora nelle zone coinvolte potrebbe invece vedere un **aumento** nella platea di **questi veicoli** che, provenendo dalle aree 'a rischio', potrebbero essere disponibili a prezzi anche **vantaggiosi**. L'**aftermarket** si potrebbe trovare quindi in una situazione a macchia di leopardo, nella quale si avrebbero **zone 'svuotate'** dai veicoli diesel e aree **inondate** da auto a gasolio usate. Gli operatori potrebbero **informarsi** sulla composizione del parco circolante di zona (**ACI** pubblica la ripartizione a seconda della norma Euro a livello **regionale** ma a richiesta la prepara ad hoc, anche per le province) per stimare i possibili cambiamenti. Da valutare il retrofit elettrico come business che **converte** una diesel in un veicolo a prova di limitazioni, mentre non conoscono stagioni e limitazioni i 5 comandamenti del ricambista, utili anche e soprattutto in questi **tempi di cambiamento**.

Nicodemo Angi

16 OTTOBRE 2018

COMMENTA

POTREBBE INTERESSARTI

