

Continental continua la sua analisi del comparto del trasporto merci su strada per indagare i macro trend che hanno guidato l'evoluzione del settore durante l'emergenza sanitaria. Dopo aver approfondito il tema delle immatricolazioni e dell'alimentazione, **L'Osservatorio Continental sui mezzi pesanti** passa ora in rassegna i dati relativi **all'anzianità del parco circolante e la categoria Euro** per capire come la crisi economica legata alla pandemia ha influenzato l'introduzione di veicoli più recenti, sicuri e meno inquinanti nel nostro Paese. Aspetto, quello dell'innovazione tecnologica, fondamentale per Continental, che da 150 si fa portavoce della sicurezza stradale.

Anzianità

La fascia di anzianità maggiormente rappresentata all'interno del parco circolante di **mezzi pesanti per il trasporto merci** è quella **da 10 a 15 anni (18,9%)**, seguita dai 15-20 anni (17,9%) e 20-30 anni (15,7%). Anche se risulta ancora basso il dato relativo agli autocarri nuovi di massimo 1 anno, che sono solo il 3,3% del parco circolante, è da sottolineare il fatto che il **33,1% del totale sia rappresentato da veicoli di massimo 10 anni**. È invece urgente agire sulle categorie **da 30 anni in poi, che rappresentano ancora il 14,2% del parco circolante**.

La maggior quota di veicoli di oltre 40 anni si ritrovano in Sicilia e Calabria (entrambe al 9,5%). Quest'ultima è anche la regione con la maggiore presenza di mezzi di 30-40 anni (18,2%).

Le percentuali più alte di mezzi nuovi (da 0 a 2 anni) si registrano invece in Valle D'Aosta e Trentino Alto Adige.

Dal 2019 al 2020 è leggermente cresciuto il numero di veicoli più recenti (da 0 a 5 anni, +2,6%), mentre sono calate le fasce intermedie (da 5 a 15 anni, -4,8%). Stupisce invece che siano ancora in aumento le categorie di veicoli più vecchie, dai 15 anni in poi (+4,6%).

Nel parco circolante di **trattori stradali** la fascia di anzianità più rappresentata è quella **da 2 a 5 anni (22,5%)**, seguita dal segmento 10-15 anni (19,4%) e da quello 5-10 anni (18,8%). Anche la fascia di età da 15 a 20 anni supera la soglia del 10%, andandosi a collocare a quota 13,6%.

Tra le regioni italiane, in Trentino Alto Adige vi è la maggior percentuale di trattori stradali nuovi in circolazione con la fascia di età da 0 a 1 anno che arriva al 12,7%. Anche in questo caso, nelle regioni del Sud Italia sono in circolazione i veicoli più vecchi.

Nell'ultimo anno la fascia da 40 anni in su è quella che ha fatto registrare una crescita maggiore (+22,2%), seguita dai 2 a 5 anni (+14,7%) e dai 20-30 (+10,7%). La situazione cambia se si considera il lasso di tempo degli ultimi 5 anni che ha visto crescere le fasce di età più giovani da 1 a 2 anni" e da 2 a 5 anni rispettivamente del 95,2% e del 96,5%.

Il parco di **rimorchi e semirimorchi** per il trasporto di merci è popolato per lo più dalla **fascia 20-30 anni (20%)**, seguita da 15-20 anni (17,4%) e da 10-15 anni (14,7%). Agli estremi di questa classificazione si trovano le categorie da 0 a 1 anno e la fascia di 40 e oltre che raccolgono rispettivamente il 2,2% e il 7,4%.

L'evoluzione dell'ultimo anno registra una diminuzione del -13,3% delle categorie più recenti da 0 a 2 anni, e un aumento di quelle successive, con un +19% dei veicoli di oltre 40 anni. Se si considera il periodo tra il 2015 e il 2020, si nota un calo delle fasce intermedie e una crescita di tutte le altre categorie, soprattutto di quella più vecchia oltre i 40 anni (+171,7%).

Come già visto in precedenza, il parco circolante di rimorchi e semirimorchi è mediamente più giovane nelle regioni del Centro Nord (Trentino Alto Adige, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna), mentre il Centro Sud si caratterizza per una prevalenza di veicoli più anziani.

Categoria Euro

Dall'analisi della categoria Euro dei mezzi pesanti per **trasporto merci** in circolazione emerge un'importante presenza di veicoli molto recenti (**Euro 5 ed Euro 6**), che corrisponde al **31,8% del totale**; ciò nonostante, quelli più vecchi (**Euro 0, Euro 1 ed Euro 2**) continuano a coprire una quota superiore (**33,3%**). La preponderanza delle classi ambientali più datate, pone l'accento sulla necessità di accelerare il ricambio di questi mezzi con altri più nuovi, sicuri e meno inquinanti, perché dotati di tecnologie recenti.

Nell'ultimo anno, dal 2019 al 2020, gli Euro 6 sono cresciuti del 21,5%, e sono diminuite le categorie inferiori. In questa stessa direzione va, più in generale, l'evoluzione del parco circolante degli ultimi anni: dal 2015 al 2020 si sono infatti registrati cali delle categorie Euro 0 - Euro 4, e un aumento dei mezzi Euro 5 (+4%) ma soprattutto Euro 6 (oltre + 6.000%).

In merito alla situazione nelle diverse regioni, l'Italia si spacca in due ancora una volta: i mezzi più recenti sono diffusi nelle regioni del Nord e del Centro Italia (Valle d'Aosta e Trentino Alto Adige, ma anche Toscana, Lombardia ed Emilia Romagna); allo stesso tempo

le categorie Euro più vecchie ancora in circolazione si concentrano nel Sud Italia (Campania, Calabria, Sicilia, Sardegna, Basilicata e Puglia).

Per quanto riguarda **i trattori stradali**, le categorie Euro più popolate sono quelle più recenti, e cioè **Euro 6 (36,5%** del parco circolante) ed **Euro 5 (26%)**, segno che negli ultimi anni è stato fortemente accelerato il ricambio dei mezzi vecchi in circolazione con mezzi nuovi, più sicuri. A questo proposito una considerazione è d'obbligo: se il parco circolante italiano di trattori stradali dimostra di essere composto da una gran parte di veicoli giovani e dotati delle più recenti tecnologie di sicurezza, lo stesso non si può dire per i veicoli esteri che circolano ampiamente sulle nostre strade. Al di là delle considerazioni di natura economica, questo è un ulteriore **motivo per puntare sulle aziende di trasporto italiane**.

Considerando l'evoluzione del parco circolante di trattori stradali, si nota che il numero di veicoli **Euro 6 è notevolmente aumentato anno per anno**, registrando un +19,1% tra il 2019 e il 2020 e un +1.187,9 nel periodo tra il 2015 e il 2020. Nei 5 anni la categoria Euro 5 è rimasta piuttosto stabile, salvo decrescere del 3,1% nell'ultimo anno. In generale l'aumento degli Euro 6 è avvenuto con la contemporanea diminuzione dei veicoli di categoria Euro inferiore a 5, che sono quindi stati sostituiti da veicoli più recenti.

I trattori Euro 6 in circolazione superano il 20% in tutte le regioni italiane: se nel Sud Italia si supera tale percentuale, nel Centro e Nord Italia la quota sale oltre 30%, e alcune regioni del Nord registrano numeri superiori al 40%, con la punta di eccellenza del Trentino Alto Adige al 67,9%.

© riproduzione riservata pubblicato il 8 / 06 / 2021