

Continental ha realizzato anche quest'anno l'**Osservatorio sui macro-trend del mercato dei veicoli pesanti per il trasporto di merci e persone**, giunto alla sua **terza edizione**. Lo studio fotografa lo stato del settore in **Italia** nel **2022**, dopo un 2021 caratterizzato da una significativa ripresa dalla crisi causata dal Covid-19, e prova a tracciare la direzione verso la quale questo comparto si sta dirigendo, attraverso l'analisi dei dati sulle **immatricolazioni, i tipi di alimentazione, l'anzianità, la categoria euro** e, novità di questa edizione, anche **sull'andamento del traffico in autostrada**.

Immatricolazioni

Le immatricolazioni dei **mezzi pesanti per il trasporto merci** nel 2022 hanno registrato un **calo del 6,4%** rispetto al 2021 con solo **21.524 nuovi mezzi**. Tutte le regioni seguono la scia nazionale ad eccezione di **Lazio (+5,5%)**, **Trentino-Alto Adige (+2,2%)**, **Marche (+10,5%)**, **Calabria (+30,4%)**, **Friuli Venezia Giulia (+8,4%)**, **Sardegna (+14,1%)** e **Valle d'Aosta (+19%)**. I cali delle altre regioni vanno dal **-0,9% del Veneto** al **-41,2% della Basilicata**.

Il **dato italiano è in controtendenza rispetto alla crescita media dei Paesi Ue**, dove le immatricolazioni sono aumentate del 6,5% rispetto al 2021. I Paesi che hanno registrato una maggiore crescita sono Francia (+2,3%), Spagna (+13,6%) e Regno Unito (+13,4%). La Germania, invece, segna un calo dello 0,9%.

Anche il settore nazionale del **trasporto persone** mostra un importante **segnale di decrescita (- 10,5%)**, con **3.728 mezzi** immatricolati nel 2022 a fronte dei 4.166 del 2021; un simile scenario si riscontra anche a livello locale, andando dal **-2,8% del Veneto al -64,2% dell'Abruzzo**. La Puglia è l'unica regione in pari rispetto al 2021. Le **regioni in cui le immatricolazioni sono aumentate** sono solo 7: **Lombardia (+27,9%)**, **Emilia Romagna (+0,6%)**, **Toscana (+84,5%)**, **Friuli-Venezia Giulia (+8,2%)**, **ma soprattutto Marche (+116,2%)**, **Sardegna (+211,9%)** e **Molise (+410%)**. In calo anche le immatricolazioni di autobus nell'Unione Europea, anche se qui il dato si attesta a -5,1%.

Alimentazione

3° Osservatorio Continental sui macro-trend del trasporto pesante: il traffico in autostrada vicino ai livelli pre Covid, ma il parco circolante è sempre meno inquinante e più sicuro | 2



Per quanto concerne l'**alimentazione**, la **situazione nazionale** del parco circolante per il settore **trasporto merci** nel 2022 rimane pressoché invariata rispetto all'anno precedente. Il **gasolio continua ad essere predominante** (**90,8%** in leggero calorispetto al 91,3% del 2021) seguito da **benzina e metano** (che rimangono stabili a **4,6%** e **2,2%**). Si nota una crescita, seppur timida, delle alimentazioni alternative: la combo **benzina e gas liquido** segna un **lievissimo aumento** (**1,4%** rispetto a 1,3%), così come **elettrici e ibridi** (rispettivamente allo **0,3%** e **0,8%**).

Tra le **regioni con più mezzi elettrici**, passa in testa alla classifica la **Valle d'Aosta** (**2,1%**), sorpassando il Trentino-Alto Adige (che passa da 1,3% del 2021 a 1,7% del 2022). Le regioni con più mezzi a metano sono le Marche (6,4%), l'Emilia Romagna (4,6%) e l'Umbria (3,8%).

Anche il panorama relativo all'**alimentazione del parco autobus** è stabile rispetto al 2021, sebbene con qualche piccolo segnale di miglioramento: la **maggioranza dei mezzi** in circolazione rimane a **gasolio** (**92,7%** rispetto al 93,3% del 2021), mentre le quote di **elettrico e ibrido registrano una leggera crescita** e riescono a **raggiungere complessivamente l'1,2%** (rispettivamente 0,8% e 0,4%).

Maglia nera per l'alimentazione è la Sardegna, dove la percentuale di autobus a **gasolio** copre quasi la totalità del parco (**99%**). Piemonte, Lombardia e Liguria spiccano per numero di mezzi ad **alimentazione alternativa**: la **Lombardia** tocca addirittura il **3,8%** con l'**elettrico** e l'**ibrido sfiora il 2%**.

Categoria Euro

Nel comparto del **trasporto merci** nel 2022 **prevalgono a livello nazionale gli Euro 5 ed Euro 6** che, insieme, raggiungono il **37,4%** del totale. Una percentuale che supera la quota delle **categorie più vecchie**, dalla 0 alla 2, che coprono il **30,6%** del parco (in lieve diminuzione rispetto al 31,8% del 2021). Ciò nonostante, è da notare quanto sia ancora **diffusa** la classe **Euro 0** che, da sola, arriva al **14,5%** (in calo di 0,5 punti percentuali rispetto all'anno precedente). **La Valle d'Aosta si conferma la regione più virtuosa registrando l'81,9% di mezzi poco inquinanti**; la Calabria resta fanalino di coda con un parco autocarri che, come nel 2021, è composto per la metà da Euro 0, Euro 1 ed Euro 2 (50,5%).

In **Italia**, la percentuale di **autobus** appartenenti alle categorie **Euro 5 ed Euro 6** rappresenta quasi la metà del parco, raggiungendo il **48%**. Anche in questo caso stupisce negativamente la quota degli autobus di categoria **Euro 0** ancora in circolazione, che rappresentano **l'11,4%** del totale (in calo di soli 0,4 punti percentuali rispetto all'anno precedente). Da un'analisi per diffusione geografica emerge che questa categoria Euro è molto diffusa nel Sud Italia, specie in **Campania, regione con la quota più alta (25,5%)**. Invece gli autobus più recenti, e quindi di **categoria Euro 5 ed Euro 6**, rappresentano quasi **l'80%** del parco circolante in **Trentino-Alto Adige** e sono presenti con percentuali molto alte anche nelle altre regioni del Nord Italia (Valle D'Aosta 75,5%; Friuli-Venezia Giulia 74,7%, Lombardia 61,8%).

Anzianità

Nell'analisi per **fasce di anzianità**, il parco circolante di **autocarri per il trasporto merci in Italia** nel 2022 risulta **decisamente agée**, caratterizzato da una **preponderanza di mezzi tra i 20 e i 30 anni (18,6%)**, seguita dalla fascia **15-20 anni** che segna il **16,7%**. In crescita la **categoria "oltre i 30 anni"** che rappresenta il **15,6%**, valore in aumento rispetto al 15% del 2021. I veicoli **"da 0 a 10 anni"** arrivano complessivamente al **33,9%**, anche se risulta ancora **basso il dato relativo agli autocarri nuovi, da 0 a 1 anno (3,6%** del parco circolante, dato in calo di 0,4 punti percentuali rispetto al 2021). L'analisi mette in luce una spiccata disparità della distribuzione geografica dei mezzi pesanti in circolazione, con quelli più nuovi, maggiormente sicuri e meno inquinanti, prevalentemente al Nord e quelli più vecchi al Sud: le **quote più elevate di veicoli di oltre 30 anni si trovano in Calabria (30,1%) e Sicilia (27,5%)**. Il podio per la **regione con il parco circolante più "giovane"** lo conquista la **Valle d'Aosta** che con il **20,4%** supera il Trentino-Alto Adige (13%).

La fotografia nazionale si ripropone sostanzialmente molto simile anche nel segmento del **trasporto persone**, dove la fascia di anzianità tra **0 e 5 anni rappresenta un quinto del**

3° Osservatorio Continental sui macro-trend del trasporto pesante: il traffico in autostrada vicino ai livelli pre Covid, ma il parco circolante è sempre meno inquinante e più sicuro | 4

totale (20,8%). Una quota leggermente in crescita rispetto all'anno precedente, ma ancora ampiamente superata dalla percentuale di **mezzi vecchi di oltre 20 anni**, che nel 2022 raggiunge il **27,6%** (nel 2021 era a 26,9%). Tra le regioni, il **Trentino-Alto Adige** fa un passo in avanti e si identifica come **la regione con il parco più giovane**, raggiungendo il **34,5%** di **mezzi immatricolati non più di 5 anni fa**. Viceversa, all'altro capo della classifica regionale, è la **Campania** ad avere i **veicoli in circolazione più anziani (44,3% di oltre 20 anni)**, un punto percentuale in più rispetto all'anno precedente, di cui ben il 12,1% sopra i 40 in aumento rispetto all'11,1% del 2021).

Traffico in autostrada Nel 2022, il **traffico in autostrada** ha evidenziato un **andamento della mobilità in crescita** rispetto ai valori del 2021, con **aumenti significativi sia per i veicoli leggeri (+13,6%)**, sia – anche se con un incremento più moderato – per i **veicoli pesanti (+2,6%)**. È necessario, però, mettere a confronto questi dati con il 2019, l'ultimo anno pre Covid. Questa comparazione, infatti, consente di verificare e confermare un'evoluzione del traffico ormai sostanzialmente assimilabile ai livelli antecedenti alla pandemia, sebbene non siano ancora stati raggiunti i massimi registrati in quel periodo. In termini assoluti, il **numero i veicoli-km percorsi** in totale sull'intera rete autostradale a pedaggio nel trascorso 2022 ha **superato la quota di 83,5 miliardi** con un considerevole incremento (**+10,7%**) rispetto all'anno precedente.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER



© riproduzione riservata pubblicato il 12 / 07 / 2023