

**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%.