

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 **quarta edizione**. Lo studio fotografa lo stato del settore in **Italia** nel **2023**, dopo un 2022 caratterizzato da un rallentamento seguito alla ripresa post 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** del parco circolante e **sull'andamento del traffico in autostrada**.

Immatricolazioni

Il **trasporto merci oltre le 16t** nel 2023 ha registrato 22.999 nuove immatricolazioni, con un **aumento del 6,9%** rispetto al 2022. **Nove regioni registrano un calo**, due un dato stabile e **altre nove una crescita**. I maggiori incrementi sono in Basilicata (+35%), Trentino-Alto Adige (+26,5%), Umbria (+23,9%); i fanalini di coda sono Molise (-23,2%), Valle d'Aosta (-30,0%) e Puglia (-37,0%). **In termini assoluti**, guida la classifica la Lombardia (4.475 nuovi camion) seguita da Campania (2.546), Veneto (2.515). In coda, Basilicata (140 immatricolazioni), Molise (108) e Valle d'Aosta (50).

L'Italia cresce meno della UE che ha registrato un aumento medio del 14,7%. **Tra i primi cinque Paesi per crescita due sono piccoli** (Cipro, +137,5% e Lussemburgo, +29,9%) e due medi: Portogallo (+50,9%) e Croazia (+34,5%). Primo grande Paese in crescita, la Germania con il +25,2%. **Calano le immatricolazioni in Polonia** (-1,2%) e **crescono poco in Lituania** (+7,2%), sedi di importanti flotte.



Il mercato italiano degli autobus, indipendentemente dal numero di posti, registra un +45,8% con 5.434 immatricolazioni contro le 3.828 del 2022 tra trasporto pubblico locale, regionale, nazionale e noleggio da rimessa. **A rinnovare la flotta è soprattutto il TPL.** Crescono percentualmente di più **Trentino-Alto Adige (+230,8%) e Molise (+184,3%) e Abruzzo (+175%).** **In assoluto, prima la Lombardia (+762 unità), il Lazio (+647) e il Piemonte (+452).** Solo la Valle d'Aosta registra un calo pari al 12,5% dovuto ai 7 bus contro gli 8 venduti nel 2022. **L'incremento italiano è superiore alla media UE,** ferma al +19,4%. In Europa crescono più delle altre Lituania e Cipro, mentre tra i Paesi più grandi i risultati migliori sono quelli di Polonia (+121,9%) e Romania (+106,2%).

Alimentazione

La **situazione per alimentazione** del parco merci circolante nel 2023 (relativa agli autocarri di ogni peso totale a terra) rimane quasi invariata rispetto al 2022. Il **gasolio**

continua ad essere predominante (90,3% in leggerissimo calor rispetto al 90,8% del 2022) seguito da **benzina e metano** (entrambi in calo di 0,1 punti a **4,5%** e **2,1%**). Timidissima crescita per le alimentazioni alternative: i veicoli a **GPL** segnano un 1,5% contro l'1,4%, così come gli **elettrici** (allo 0,4% contro lo 0,3%); **crescita più sostenuta per gli ibridi** (0,5% se con motore termico a gasolio e 0,6% a benzina).

Tra le **regioni con la maggiore quota di mezzi elettrici sul circolante** è in testa la **Valle d'Aosta** (2,6% con un aumento di 0,5 punti percentuali rispetto all'anno precedente), seguita dal Trentino-Alto Adige (dal 2,2% del 2022 al 2,5%). **Il metano è in lieve calo** e le regioni con le percentuali di circolante più elevato sono, come nel 2022, Marche (6,2%), Emilia Romagna (4,3%) e Umbria (3,6%, dovuto a una grande flotta).

Il parco autobus (di tutte le dimensioni) **vede una lenta transizione verso le alimentazioni alternative**, dovuta essenzialmente ai cambiamenti in atto nelle flotte di TPL urbano e interurbano a breve raggio: la **maggioranza del circolante rimane a gasolio (91,1%** rispetto al 92,7% del 2021); **il metano è al 6,1%** contro il 5,4% dell'anno precedente; le quote di **elettrico e ibrido diesel raggiungono il 2,2%** (rispettivamente 1,3% e 0,9%) contro l'1,2% del 2022.

Sardegna (con il 98,3% di diesel), Basilicata (98%) e Molise (95,8%), guidano la classifica delle regioni con meno veicoli alternativi; in questo comparto spiccano invece le flotte elettriche urbane e suburbane del **Nordovest: la Liguria ha il 5,4%** (con un incremento di 2,3 punti percentuali), **il Piemonte il 3,4%** (+1,4), **la Lombardia il 2,4%** (+0,8). **Saldo positivo per l'elettrico ovunque**, stabile in Valle d'Aosta e Calabria.

Categoria Euro

Nel comparto degli autocarri per **trasporto merci** nel 2023 **prevalgono a livello nazionale gli Euro 4, 5 e 6** che, insieme, raggiungono il **55,5%** del totale contro il 53,4% del 2022, con **Euro 5 e 6 in aumento (+0,7 e +2,1 punti percentuali in più)** e gli Euro 4 in contrazione (-0,7). I dati di Euro 0, 1, 2 e 3 necessiterebbero di analisi approfondite in quanto potrebbero essere viziati da **iscrizioni al PRA di veicoli non più circolanti**. **Maglia nera sono Calabria** (con 67,5% dei veicoli da Euro 0 a Euro 3), **Sicilia (63,5%) e Basilicata (58,7%); le più virtuose sono Trentino (86,9% di Euro 5 e 6), Valle d'Aosta (86,5%) e Lombardia (67,8%).**

In **Italia**, la percentuale di **autobus Euro 4, 5 e 6** rappresenta il **59,3% del parco**. Anche in questo caso la quota degli **Euro 0 e 1** potrebbe non riflettere puntualmente i bus realmente in circolazione, mentre **i veicoli Euro 2 ed Euro 3 passano dal 39,9% al**

26,8% sul totale. Le prime quattro classi sono diffuse soprattutto in **Calabria (57,8%** del parco), **Campania (56,7)** e **Sicilia (56,3%)**. **I bus Euro 4, 5 e 6** sono l'**86,3%** del circolante in **Trentino-Alto Adige, l'84,4% in Valle d'Aosta e l'81,3% in Friuli-Venezia Giulia** e oltre il 60% in tutte le regioni del Nord, in Lazio e Sardegna.

Anzianità

L'età degli autocarri in circolazione rispecchia a grandi linee la loro classe ecologica; la percentuale di **veicoli con meno di un anno aumenta dal 3,6% al 4,4%** ma allo stesso tempo **invecchiano quelli seminuovi**, con un **calo di 0,7 punti percentuali dei veicoli tra uno e cinque anni**. I dati dei più anziani potrebbero essere anche qui viziati dal permanere sui registri di veicoli non più circolanti, tanto che **la fascia oltre i 20 anni risulta la più diffusa con il 35,3%** del circolante. La tallona quella degli **autocarri entro dieci anni (35,2%)** seguita da quella **tra 10 e 20 anni, al 29,3%**. Complessivamente la fotografia rimane quella di un parco agé e molto diverso fra Nord e Sud. In meridione la presenza di molti veicoli immatricolati in conto proprio e di trasportatori monoveicolari influenza negativamente la freschezza del parco.

I camion **più nuovi sono in Trentino-Alto Adige (78,6%) e Valle d'Aosta (82,4%)**, che registrano rispettivamente soltanto lo 0,8% e l'1,1% di veicoli oltre 30 anni; in coda ci sono la **Calabria con il 14,2% dei veicoli di meno di 10 anni e la Sicilia con il 16,9%**. Le percentuali di veicoli ultra-trentennali nelle due regioni sono del 12,6% e 11,8% rispettivamente.

Gli autobus risentono positivamente dei contributi per le flotte di TPL e generalmente i mezzi più vecchi registrano dati più aderenti alla realtà rispetto agli autocarri di pari età. **Aumentano i veicoli con meno di due anni** (da 3,7% a 5,5% quelli fino un anno e da 3,8% a 3,9% quelli fino a due). **Il 38,6% ha meno di dieci anni** (contro il 36,2% del 2022), **il 33,6% tra dieci e venti** (era il 36%) e **il 27,5% oltre i venti** (dato sostanzialmente stabile rispetto al precedente 27,6%).

La classifica delle regioni è guidata da **Lombardia (49,2% di mezzi sotto i dieci anni)**, **Friuli-Venezia Giulia (54,2% di "giovani") e Trentino-Alto Adige (63,5%)**. In coda la **Calabria, con il 40,9% oltre i vent'anni e solo il 22,1% con meno di dieci**, la Basilicata con il 41,7% di ultraventennali e la Campania con il 45,5%.

Traffico in autostrada

Nel 2023, il **traffico in autostrada** ha confermato **il trend positivo della mobilità**

rispetto al 2022, con **aumenti sia per i veicoli leggeri (+4,7%)**, sia per i **veicoli pesanti (+0,9%)**. L'incremento è sensibilmente minore di quello registrato nel 2022, anno che ha risentito in positivo della ripresa post Covid. Il traffico è ormai tornato ai livelli antecedenti alla pandemia. In termini assoluti, il **numero di veicoli-km** totali sull'intera rete autostradale a pedaggio nel trascorso 2022 ha **superato la quota di 86 miliardi**, con un incremento del **3,8%** rispetto all'anno precedente.

© riproduzione riservata pubblicato il 17 / 07 / 2024