

VEICOLI INDUSTRIALI. All'Italia il record della spesa in Europa per l'acquisto dei pneumatici

Gomme, boom di costi

Infrastrutture obsolete e scarso ricorso al ricostruito le cause principali

Infrastrutture arretrate, polverizzazione delle aziende di autotrasporto – che favorisce la concorrenza al ribasso e, quindi, i numerosi ritorni a vuoto dei mezzi pesanti – manutenzione spesso deficitaria e scarso ricorso ai pneumatici ricostruiti. Sono questi i fattori principali che fanno sì che in Italia il costo al chilometro dei pneumatici per autocarro sia il più alto d'Europa: 0,129 euro, contro, ad esempio, gli 0,052 euro che è il valore del costo al chilometro per i pneumatici per autocarro in Romania. Italia e Romania sono, infatti, rispettivamente,

al primo e all'ultimo posto della classifica europea riferita al costo chilometrico dei pneumatici (vedi tabella) calcolato in riferimento a un autoarticolato con cinque assi che percorre 100.000 chilometri in un anno. Nell'intervallo tra questi valori si collocano i costi rilevati negli altri Paesi europei, e cioè: 0,108 euro in Germania, 0,091 euro in Austria, 0,090 euro in Spagna, 0,079 euro in Francia, 0,074 euro in Ungheria e Slovenia e 0,062 euro in Polonia.

A rendere noti questi dati un'elaborazione compiuta dall'Airp (Associazione italiana ricostruttori pneumatici) su uno studio del Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori. Anche negli

scorsi anni l'Italia era al primo posto di questa graduatoria.

I motivi di questo non invidiabile record sono diversi. Vi è innanzitutto da mettere in evidenza come la struttura dell'autotrasporto in Italia sia caratterizzata da una grande polverizzazione dell'offerta: infatti, secondo i dati del Centro studi e ricerche dell'Anita – una delle maggiori associazioni di categoria – su 120.000 imprese che operano nel nostro Paese, il 75% è rappresentato da ditte individuali, mentre il 64% dispone di un numero di veicoli che va da 1 a 3; solo il 4%, poi, ha più di 25 veicoli.

Di qui la difficoltà a usufruire di economie di scala, e così i costi d'esercizio, anche per i pneumatici, rimangono alti per tutti gli attori del mercato. Inoltre lo scarso coordinamento derivante dalla presenza di così tante aziende sul mercato favorisce il fenomeno dei ritorni a vuoto, che implica un ulteriore aumento dei costi d'esercizio, del traffico e delle emissioni nocive. Il nostro Paese è poi penalizzato anche dalla situazione delle infrastrutture, che molto spesso sono vecchie e la cui manutenzione è piuttosto scarsa. Questa situazione contribuisce a rallentare il flusso del traffico con ulteriori ed evidenti ripercussioni sui costi dell'autotrasporto.

Dalla ricerca Airp emergono

anche altri fattori che agiscono sui costi e che costituiscono le cause principali che influiscono su uno degli elementi fondamentali: quello della durata dei pneumatici. Uno di questi è la velocità media e massima. La durata della gomma diminuisce con l'aumentare della velocità mentre le variazioni di velocità ne aumentano il consumo riducendone la durata.

Contano molto anche il clima e la stagione, con la capacità di tenuta del copertone che aumenta con il ridursi della temperatura, mentre le elevate temperature fanno invecchiare rapidamente il pneumatico, tanto che la durata media invernale è superiore a quella estiva.

Fondamentali sono anche il tipo del manto stradale e suo stato di manutenzione, la frequenza e il raggio delle curve, gli sbandamenti, le frenate e le accelerazioni, come decisivi appaiono il tipo di pneumatico, la forma del battistrada, la pressione di gonfiamento: il tipo di pneumatico deve essere adatto al tipo di servizio e alle strade percorse e la pressione di gonfiamento deve essere consona al carico da trasportare.

visto che, ad esempio, le pressioni in difetto provocano maggiori deformazioni e riscaldamento mentre le pressioni in eccesso portano a logoramenti per lo scarso adattamento al manto stradale.

Da evidenziare, infine, come un importante risparmio sui costi potrebbe essere realizzato grazie a un uso maggiore dei pneumatici ricostruiti, molto meno costosi di quelli nuovi. Nel nostro Paese solo il 57% delle flotte di

veicoli per trasporto merci usa pneumatici di ricambio ricostruiti, contro l'89% della Francia, l'87% della Svezia e l'83% della Germania. Le ragioni di un uso così massiccio di pneumatici ri-

costruiti negli altri Paesi risiedono nelle loro proprietà economiche ed ecologiche: i ricostruiti, infatti, sono economici e il loro uso non diminuisce gli standard di sicurezza e affidabilità del veicolo, visto che la produzione di pneumatici ricostruiti è disciplinata da rigorose norme internazionali e nel rispetto di questi regolamenti i ricostruiti vengono sottoposti alle stesse prove di durata, carico e velocità stabilite per i pneumatici nuovi. ■

Al secondo posto la Germania seguita dall'Austria

PAOLO CASTIGLIA

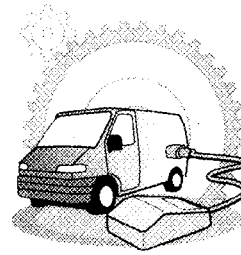
LA ROMANIA RISPARMIA

Costo chilometrico dei pneumatici di un autoarticolato con 5 assi



Paesi	2006	2007	2008
Italia	0,122	0,127	0,129
Germania	0,095	0,102	0,108
Austria	0,088	0,089	0,091
Spagna	0,077	0,090	0,090
Francia	0,078	0,078	0,079
Ungheria	0,063	0,067	0,073
Slovenia	0,069	0,071	0,074
Polonia	0,053	0,060	0,062
Romania	0,047	0,049	0,052

Fonte: elaborazioni Airp su dati Comitato centrale Albo nazionale autotrasportatori



Una ricerca dell'Airp per conto dell'Albo evidenzia come nel nostro Paese le aziende non riescono a contenere le uscite e a razionalizzare i viaggi

