Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici
Italian Tyre Retreaders Association

COMUNICATO STAMPA

In Italia la diminuzione è stata del 2,1%

Dal 2011 al 2013 il parco circolante di autocarri in Toscana è diminuito del 5,9%

Dal 2011 al 2013 in Toscana il parco circolante di autocarri per il trasporto di merci è diminuito del 5,9%. Questo dato proviene da un'elaborazione dell'Osservatorio sulla mobilità sostenibile Airp (Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici) su dati Aci, elaborazione che fornisce anche un prospetto provinciale dell'evoluzione del parco circolante. In Toscana la provincia in cui il calo è stato maggiore è Firenze (-12,7%), seguita da Prato (-4,3%), Livorno (-3,7%), Pistoia e Lucca (-2,5%), Siena (-2,9%), Arezzo (-2,5%), Massa Carrara (-2,4%), Pisa (-2,2%) e Grosseto (-1,3%).

Parco circolante di autocarri per trasporto merci 2011-2013 in Toscana

PROVINCIA	2013	2011	VAR. % 2013/2011
FIRENZE	77.143	88.315	-12,7
PRATO	17.946	18.749	-4,3
LIVORNO	19.521	20.278	-3,7
PISTOIA	19.532	20.228	-3,4
LUCCA	27.143	28.087	-3,4
SIENA	22.446	23.128	-2,9
AREZZO	24.611	25.232	-2,5
MASSA CARRARA	12.075	12.367	-2,4
PISA	28.228	28.869	-2,2
GROSSETO	19.616	19.878	-1,3
TOSCANA Totale	**268.261**	**285.131**	**-5,9**

Fonte: elaborazione Osservatorio Airp sulla mobilità sostenibile su dati Aci

La Toscana, a pari merito con il Lazio, si trova in seconda posizione nella graduatoria regionale stilata dall'Osservatorio sulla mobilità sostenibile Airp in base alla percentuale di riduzione del parco circolante di autocarri. In testa a questa classifica c'è la Valle D'Aosta (-7,9%).

Nel 2013 il parco circolante di autocarri per il trasporto merci nel nostro Paese era composto da 3.935.645 veicoli, con un calo del 2,1% rispetto al 2011. La grave crisi economica che ha colpito l'Italia a partire dal 2008 ha avuto un effetto negativo sulla consistenza del parco circolante di autocarri per il trasporto merci. Dal 2008 infatti, vi è stato un forte rallentamento della crescita degli autocarri circolanti fino al 2011. Da questo anno si è iniziata a registrare una diminuzione del parco rispettivamente dello 0,8% nel 2012 e dell'1,3 % nel 2013. Il totale di questi decrementi dà, come si è visto, una diminuzione del 2,1%. Se si considera la gravità della crisi economica che ha colpito il nostro Paese e che ha visto la produzione industriale calare sui livelli antecrisi del 25%, la contrazione del parco circolante di autocarri è certamente modesta a testimonianza del fatto che gli operatori del settore, nonostante il calo del traffico, si sforzano di mantenere in esercizio e in efficienza i loro mezzi in attesa della ripresa economica.

Esistono comunque alcune rilevanti differenze fra le diverse regioni. Se infatti la riduzione è stata più consistente nelle regioni del centro-nord, al contrario, in Molise, Sardegna, Basilicata, Sicilia e Calabria si è registrato un lieve aumento. L'anomalia dei dati relativi al Trentino Alto Adige (+23,6%) è da ricondurre al fatto che in questa regione negli anni passati erano in vigore condizioni particolarmente vantaggiose per l'immatricolazione di nuovi autocarri. Per

poter risparmiare, quindi, molte aziende di trasporto hanno immatricolato i loro nuovi mezzi in Trentino Alto Adige piuttosto che nella loro regione di provenienza e quindi a danno soprattutto della Valle D'Aosta, del Lazio, della Toscana e della Lombardia cioè le regioni che accusano le contrazioni più rilevanti del parco.

Anche se non ha inciso in maniera rilevante sulla consistenza del parco, il perdurare della grave crisi economica ha determinato per le aziende dell'autotrasporto la necessità di un contenimento dei costi. Questo, però, non deve influire negativamente sull'efficienza, sulla sicurezza ed anche sull'impatto ambientale dei mezzi che fanno parte delle flotte di autocarri.
Un contributo a contenere i costi senza pregiudicare l'efficienza e la sicurezza, può venire dai pneumatici ricostruiti che, come è noto, costano meno rispetto ai pneumatici nuovi, ma garantiscono anche gli stessi livelli di sicurezza ed un minor impatto ambientale in quanto allungano il ciclo di vita del pneumatico.

Bologna, 27 novembre 2014