

COMUNICATO STAMPA

Al 2015 sono oltre 4,6 milioni gli autocarri circolanti nel nostro Paese

Autocarri: in Italia ce ne sono 25,4 per chilometro di strada

Nel nostro Paese, a fronte di una rete stradale (escluse le strade comunali e prese quindi in considerazione soltanto le autostrade, le strade provinciali, regionali e statali) che si estende per 182.400 km, nel 2015 risultavano circolanti circa 4,6 milioni di autocarri adibiti al trasporto merci. Si può dire quindi che la densità di autocarri in Italia ha raggiunto nel 2015 il rapporto di 25,4 mezzi per chilometro di strada. Si tratta di una densità estremamente elevata e in costante crescita negli ultimi anni (+2,4% rispetto al 2010 e +6,7% rispetto al 2005, quando il rapporto era rispettivamente di 24,8 e di 23,8 autocarri per chilometro di strada). Questi dati derivano da un'elaborazione dell'Osservatorio sulla Mobilità sostenibile di Airp (Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici) sulla base di dati Aci e del Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Densità autocarri in Italia nel 2015 per chilometro di strada

Regioni	Km di rete stradale (*)	Consistenza parco autocarri	Densità autocarri per km
Lombardia	11.900	694.151	58,3
Valle d'Aosta	754	35.289	46,8
Lazio	9.783	398.366	40,7
Emilia Romagna	10.684	387.136	37,0
Veneto	10.505	395.286	36,9
Campania	10.935	356.852	32,6
Piemonte	14.292	379.875	26,6
Toscana	12.284	319.960	26,0
Trentino A.A.	4.734	122.206	25,8
Liguria	3.953	99.221	25,1
Friuli V.G.	3.579	89.129	24,9
Puglia	10.959	253.946	23,2
Marche	6.304	135.730	21,5
Abruzzo	7.176	117.993	16,4
Sardegna	9.020	144.480	16,0
Umbria	5.093	163.207	14,8
Calabria	11.480	75.377	14,2
Sicilia	30.118	381.772	12,7
Molise	2.937	34.394	11,7
Basilicata	5.910	51.933	8,8
Italia	182.400	4.636.303	25,4

Fonte: Elaborazione Osservatorio sulla Mobilità sostenibile di Airp su dati Aci e Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti

* autostrade, strade statali, regionali e provinciali.

L'elaborazione di Airp fornisce anche il prospetto per singole regioni sulla densità di autocarri per chilometro di strada. La regione in cui la densità di autocarri è maggiore è la Lombardia (con 58,3 autocarri per chilometro di strada). A seguire, abbondantemente sopra la media nazionale, troviamo la Valle d'Aosta (46,8 autocarri per chilometro di strada), il Lazio (40,7), l'Emilia Romagna (37), il Veneto (36,9) e la Campania (32,6).

Agli ultimi posti di questa graduatoria, quindi con il minor rapporto tra numero di autocarri circolanti e chilometri di strada disponibili, si posizionano la maggior parte delle regioni del sud. È il caso della Basilicata

(8,8 autocarri per chilometro di strada), del Molise (11,7), della Sicilia (12,5) e della Calabria (14,2). Naturalmente, le differenze regionali in termini di densità di autocarri sono correlate al diverso grado di sviluppo dell'economia, delle infrastrutture e del settore del trasporto merci di ogni singola regione.

Tornando a livello nazionale, non vi è dubbio che l'elevata densità sia determinata da una rete stradale non sufficientemente adeguata a supportare l'elevato numero di autocarri circolanti. Tale situazione di "affollamento" di mezzi pesanti, tra l'altro, comporta alcuni aspetti negativi come ad esempio la congestione del traffico, che a sua volta determina l'abbassamento della velocità commerciale degli autocarri, con evidenti ripercussioni sui costi dell'autotrasporto. Per far fronte a queste difficoltà e al tempo stesso migliorare la competitività delle aziende di autotrasporto, oltre che agire sul versante delle infrastrutture stradali, occorre però necessariamente intervenire anche sul versante dei costi di esercizio che gravano sui bilanci delle aziende di trasporto, come ad esempio nel caso dei pneumatici. A questo proposito, sottolinea Airp, un grande risparmio potrebbe essere ottenuto da un maggiore utilizzo di pneumatici ricostruiti che, oltre a garantire alti standard di sicurezza e affidabilità, hanno un costo nettamente inferiore rispetto ai pneumatici nuovi. Il processo di ricostruzione, infatti, prevede il riutilizzo delle strutture portanti del pneumatico ancora integre. Ma oltre ad avere un importante significato economico, la ricostruzione ha anche un'alta valenza ecologica in quanto adottare i ricostruiti consente di risparmiare importanti risorse energetiche e permette di rallentare il processo di smaltimento nell'ambiente di pneumatici usati.

Bologna, 29 novembre 2016