

UN QUARTO DEL TRASPORTO SU GOMMA E' DI MATERIE PRIME MINERALI METALLIFERE

Nel 2011 la principale tipologia di merce trasportata su strada in Italia è stata quella dei "minerali metalliferi" che hanno costituito il 25,04% dei 1.340 milioni di tonnellate di beni complessivamente movimentati nel 2011 su gomma.

La classifica delle prime dieci categorie merceologiche del trasporto nazionale su strada nel 2011, oltre ai "minerali metalliferi", comprende poi nell'ordine i "prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi" (17,33% del totale delle merci), le "materie prime secondarie, rifiuti urbani ed altri rifiuti" (8,23%), i "prodotti alimentari, bevande e tabacchi" (7,59%), i "metalli ed i manufatti in metallo" (7,25%), i "prodotti dell'agricoltura, della caccia e della silvicoltura" (6,17%), i "prodotti petroliferi" (4,65%), il "legno, prodotti in legno e sughero" (3,87%), ed i "prodotti chimici, fibre sintetiche ed artificiali" che rappresentano il 2,82% del totale delle merci trasportate su gomma nel 2011 nel nostro paese. Conclude la graduatoria, al decimo posto, la categoria "altre merceologie" (17,05%) che raggruppa un insieme eterogeneo di merci e beni.

Questi dati derivano da un'elaborazione realizzata dall'Osservatorio Airp (Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici) sulla Mobilità Sostenibile sulla base di dati Istat.

Pur in una situazione di difficoltà dovuta, alla crisi economica, alla riduzione degli scambi commerciali ed alla concorrenza degli operatori dell'Est Europa - sottolinea l'Osservatorio Airp - le 161 mila imprese italiane dell'autotrasporto continuano a garantire un servizio indispensabile per il sistema produttivo, assicurato ogni giorno sulle strade del nostro Paese da singoli operatori (i padroncini) e da piccole e grandi flotte di veicoli commerciali, mezzi industriali e speciali che devono poter essere sempre in condizioni di perfetta efficienza, a partire dallo stato dei loro pneumatici. A questo proposito, Airp ricorda che una buona soluzione per coniugare sicurezza, ecologia e risparmio è quella dell'utilizzo di pneumatici ricostruiti, che rispetto ai pneumatici nuovi garantiscono gli stessi livelli di sicurezza ed un risparmio fino al 50%.

I ricostruiti sono infatti assolutamente affidabili in quanto sono sottoposti agli stessi test di durata, carico e velocità previsti per le gomme nuove secondo rigorosi standard internazionali che definiscono con precisione le diverse fasi del processo di ricostruzione: i regolamenti Ece Onu 108 per vettura e Ece Onu 109 per autocarro.

Per queste ragioni i ricostruiti anche in Italia sono particolarmente apprezzati per i veicoli per il trasporto merci e proprio per questo motivo i pneumatici per autotrasporto delle più importanti case costruttrici sono progettati per essere ricostruiti.

Ma, oltre ai vantaggi economici, la ricostruzione ha per l'autotrasportatore un'alta valenza ecologica in quanto ricostruire consente di risparmiare importanti risorse energetiche e permette di rallentare lo smaltimento nell'ambiente di pneumatici usati. Nel 2011, come emerge dal bilancio ecologico ed economico della ricostruzione di pneumatici di Airp, la ricostruzione in Italia ha consentito di evitare di immettere nell'ambiente ben 33.062 tonnellate di pneumatici usati e 40.200 tonnellate di CO₂ (in ragione del fatto che ricostruire un pneumatico piuttosto che produrne uno nuovo comporta un

risparmio del 30% di anidride carbonica), di ridurre i consumi energetici di 114,1 milioni di petrolio ed equivalenti e di risparmiare materie prime per 32.597 tonnellate. Ma non è tutto. Nel 2011, infatti l'impiego dei pneumatici ricostruiti in luogo di quelli nuovi ha consentito un risparmio per gli utilizzatori finali di 297,2 milioni di euro.