

L'altra faccia della crisi: poca manutenzione e scarsa attenzione allo stato dei pneumatici. L'allarme di Assogomma e Confartigianato: le nostre strade non sono mai state così poco sicure

«Sono fuorilegge 7 milioni di auto»

DIPAULO CICCARONE

A uto "bombe" sulle strade italiane. La denuncia arriva da due istituzioni diverse ma complementari al tempo stesso. Dal presidente di Goodyear Dunlop Italia, ingegner Alessandro Coggi, e da Antonio Miele, presidente nazionale meccanici di Confartigianato.

Con la crisi economica in atto, uno dei primi aspetti ad essere trascurato è la sicurezza del veicolo. Meno soldi a disposizione significa anche meno soldi investiti nei tagliandi e nei controlli della vettura. Per tutti basti un dato enunciato dall'ingegner Coggi: «In Italia nel 2008, dati Assogomma, sono state cambiati 22 milioni e 100 mila pneumatici a fronte di oltre 38 milioni di autoveicoli, con un tasso di cambio pari a 0,67 gomme per vettura. E' uno dei dati più bassi d'Europa: in Germania e Austria si viaggia su un coefficiente di 1,1 e in Francia di 0,9. Questo significa che da noi si viaggia con i battistrada quasi lisci, quasi al limite se non oltre dell'1,6 millimetri che è la misura minima imposta per legge. Una gomma liscia è pericolosissima sia sul bagnato, con aderenza nulla, sia su asciutto. Ma se l'utente non ha soldi in tasca, non li spende per la vettura».

A questa situazione di allarme di Assogomma, che sottolinea come il dato sia nonostante tutto positivo per le gomme invernali «con le abbondanti precipitazioni c'è stata una impen-nata di gomme invernali vendute, altrimenti saremmo ancora più indietro con i valori per veicoli », dice ancora Coggi, fa eco l'analisi chock di Confartigianato Motori, l'associazione che riunisce 60 mila piccole imprese di gommisti, autoriparatori e carrozzieri.

Dice infatti Antonio Miele,I NUMERI

35% Secondo i dati di Confartigianato, almeno il 35 per cento del parco

50% presidente nazionale meccanici di Confartigianato: «In Italia circolano auto che tutto potrebbero fare tranne che andare per strada. Purtroppo, dai primi dati parziali in nostro possesso, il lavoro complessivo è diminuito di un 25-30% per quanto riguarda la manutenzione. Trasferendo questo dato agli oltre 38 milioni di veicoli in circolazione, siamo di fronte a una media che va dai 6 agli 8 milioni di auto pericolose che non potrebbero assolutamente circolare».

La crisi, insomma, ha questo rovescio della medaglia davvero pericoloso: se, grazie agli incentivi

circolante al Sud Italia non rispetta le norme di sicurezza, mentre al Nord e al Centro siamo attorno al 15%.

Lo stesso vale per la contraffazione bolli di assicurazioni e targhe clonate. Recenti controlli della Polizia Stradale del compartimento lombardo (dati confermati in precedenza da Assogomma e Aci Milano) hanno evidenziato aspetti allarmanti: quasi il 50% delle vetture fermate aveva pneumatici sottogonfiati e il 10% con un'usura al di sotto del limite di legge. Recenti controlli sulle moto hanno invece evidenziato che il 20% dei mezzi non aveva pneumatici omologati.

statali, sono stati venduti già 147.071 vetture in poco meno di un mese, valore record negli ultimi anni, è anche vero che chi non può comprare una vettura nuova, non ha i soldi nemmeno per curare la propria usata. Secondo Raffaele Cerminara, presidente di Confartigianato, gli elementi per smuovere anche questo settore ci sono: «Abbiamo già chiesto al governo degli interventi mirati - dice - perché ci sono molte vetture usate Euro 4 in ottimo stato, ma su queste auto non ci sono incentivi di sorta. Movimentando il mercato dell'usato, si aprirebbero possibilità di sviluppo anche per gli autoriparatori, che spesso sono piccoli artigiani senza coperture. Se non hanno lavoro, sono destinati a fallire visto che non hanno cassa integrazione o ammortizzatori sociali. In Italia noi rappresentiamo oltre 60 mila aziende per un giro di svariate centinaia di migliaia di dipendenti: con la crisi, la gente non cura la vettura, non fa manutenzione e il quadro che emerge è davvero molto triste».

Gli fa eco Roberto Ansaldo, presidente associazione nazionale carrozzieri: «Le assicurazioni hanno ridotto i costi, ma non hanno ancora stabilito una tabella per la quantifica del danno, per cui siamo in una giungla in cui loro abbassano i prezzi di rimborso e i nostri associati, di fronte a un aumento del costo dei ricambi, faticano a starci dentro. Ci stanno portando al collasso». Un altro aspetto pericoloso della crisi economica lo svela Aldo Volpi, assicuratore in un grosso gruppo internazionale: «Chi viene a fare l'assicurazione, chiede di risparmiare e quindi molte clausole accessorie vengono eliminate. Il risultato è che a volte, in caso di incidente, l'utente è scoperto e finisce in tribunale». Ma cosa succede quando un veicolo con gomme lisce o in disordine (molti non curano neanche i freni...) ha un incidente? «L'assicurazione paga nonostante lo stato di manutenzione della vettura. Non risponde solo se sono state apportate modifiche per cui la vettura non è più omologata, come centraline modificate o gomme più larghe ». La soluzione? Tutti d'accordo su un punto: «Più controlli delle forze dell'ordine: se un'auto non ha le gomme in regola o non ha fatto la corretta manutenzione, va bloccata. Ne va della sicurezza di tutti, invece i controlli mirano a verificare se è stato pagato il bollo o l'assicurazione, poi la macchina può andare a pezzi e non interessa a nessuno». Triste ma è così.

L'Europa è all'avanguardia rispetto al resto del mondo per quanto riguarda la tecnologia e l'eco-compatibilità del pneumatico. La regolamentazione prevede la riduzione dei livelli di resistenza al rotolamento del pneumatico. Livelli più bassi di resistenza al rotolamento e sistemi di controllo della pressione del pneumatico forniti di serie sui veicoli in circolazione nelle strade europee, contribuiranno a ridurre il consumo di carburante, risparmiando annualmente 5 - 7 milioni di tonnellate di CO₂, riducendo in questo modo le emissioni di CO₂ di circa 5 g/km. Ciò mostra l'impegno dell'industria del pneumatico nei confronti di una riduzione dell'emissioni di CO₂.

Per la prima volta, regolando anche i livelli di resistenza al rotolamento dei pneumatici dei camion, l'UE sta anticipando le disposizioni relative all'emissione di CO₂ stabilite per il settore europeo dell'automotive.

Il Regolamento prevede inoltre livelli minimi di aderenza su bagnato del pneumatico, contribuendo ad assicurare la distanza minima d'arresto, in conformità ai regolamenti dell'UNECE.

Infine, sono previsti anche riduzioni dei livelli di rumore da rotolamento dei pneumatici. Se a ciò aggiungiamo l'impegno degli Stati Membri ad adottare le misure necessarie per ridurre il rumore delle strade attraverso i miglioramenti delle infrastrutture, l'UE beneficerà di una generale riduzione del rumore causato dal traffico.

Il nuovo Regolamento relativo ai requisiti del pneumatico sarà in vigore a partire da novembre 2012 e si applicherà progressivamente all'intero mercato al ricambio dei pneumatici.

Il Segretario Generale di ETRMA, F. Cinaralp ha commentato che: "nell'attuale situazione economica, l'approvazione del Parlamento garantisce all'Industria una prospettiva tecnica e legale che consentirà di pianificare gli investimenti e di sviluppare prodotti in grado di aumentare sempre di più le prestazioni legate alla sicurezza stradale a favore degli automobilisti riducendo, allo stesso tempo, l'impatto ambientale".

Il Consiglio dei Ministri dovrebbe formalizzare il Regolamento del Parlamento Europeo in prima lettura nel corso del mese di maggio.