WWW.SALUTE-AMBIENTE.IT
19 aprile 2007

Pneumatici ricostruiti: perché costano meno?

Non certo perché sono meno sicuri ed affidabili. La ricostruzione salva il 70% dei materiali originari del pneumatici

Ricostruire i pneumatici **fa bene all'ambiente** in quanto, raddoppiando la vita del prodotto, consente di rallentare il flusso di smaltimento delle gomme usate. I pneumatici ricostruiti **costano anche decisamente meno** dei pneumatici nuovi. Ma perché costano meno? Non certo perché sono meno sicuri ed affidabili. Infatti i ricostruiti, sulla base dei **regolamenti Ece Onu 108 e 109, obbligatori in tutta Europa**, vengono sottoposti agli stessi controlli e alle stesse prove di resistenza e di qualità dei pneumatici nuovi. La ragione del minor costo del pneumatico ricostruito non è, dunque, né quella dell'utilizzazione di materiali di qualità inferiore, né quella del ricorso a tecniche produttive non rigorose.

E dunque perché i pneumatici ricostruiti costano meno?
Il valore di un pneumatico nuovo è costituito per circa il 70% dalla struttura portante o carcassa che contiene materiali pregiati e, mediamente, dalle 30 alle 100 diverse mescole di gomma. Il restante 30% del valore è relativo al battistrada, la parte del pneumatico sottoposta ad usura.
La ricostruzione del pneumatico consiste nel selezionare con rigorosi processi le strutture portanti ancora perfettamente integre di pneumatici che hanno già avuto un ciclo di vita e che hanno quindi il battistrada usurato e nel dotare la struttura portante di un nuovo battistrada, con un processo produttivo che assicura l'assoluta affidabilità del prodotto che si ottiene. La ricostruzione salva quindi il 70% del valore del pneumatico e di conseguenza **il costo di un pneumatico ricostruito è pari a circa il 30% di quello di un pneumatico nuovo** corrispondente al valore del battistrada a cui si aggiunge il costo della ricostruzione. La somma è naturalmente inferiore al costo di un pneumatico nuovo, ma l'affidabilità e la sicurezza offerta sono del tutto analoghe.

La ricostruzione – sottolinea infatti l'**Airp (Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici**) - si basa su processi di produzione particolarmente avanzati ed affidabili. L'applicazione del nuovo battistrada, infatti, avviene con tecnologie, come la vulcanizzazione, che fanno sì che struttura portante e battistrada costituiscano un tutto unico esattamente come nei pneumatici nuovi. Per queste ragioni i pneumatici ricostruiti oggi rappresentano una soluzione ampiamente affermata in tutti i settori del trasporto, compreso quello aereo. I processi di produzione dei ricostruiti – continua l'Airp – sono infatti particolarmente rigorosi, tecnologicamente avanzati e certificati, come si è detto, secondo i regolamenti ECE ONU 108 e 109.

Tornando al tema delle benemerenze ambientali, nel nostro Paese nel 2005 - come evidenzia il bilancio ecologico ed economico della ricostruzione di pneumatici **in Italia – la ricostruzione ha consentito di ridurre i consumi energetici nazionali di 166 milioni di litri di petrolio, di risparmiare 47.288 tonnellate di materie prime e agli automobilisti di risparmiare ben 290 milioni di euro**. Ed è proprio in considerazione della valenza ecologica dei ricostruiti che il Ministero dell'Ambiente (decreto del 9/1/2003) ha esentato i pneumatici usati destinati alla ricostruzione dagli adempimenti burocratici previsti dal Decreto Ronchi, eliminandoli dall'elenco dei rifiuti.

I pneumatici usati non sono dunque rifiuti da smaltire, ma prodotti che - attraverso la ricostruzione - possono essere restituiti alla loro originaria funzione in piena sicurezza. La valenza ecologica dell'attività di ricostruzione è stata inoltre riconosciuta nella maniera più ampia dal legislatore italiano che ha stabilito l'obbligo per le pubbliche amministrazioni e per i gestori di pubblici servizi di riservare ai ricostruiti almeno il 20% degli acquisti di pneumatici di ricambio.

(19-04-2007 08:15)