

# FLEET MAGAZINE

Settembre 2007

## Anche le gomme hanno una seconda vita

I pneumatici ricostruiti sono più economici ed ecologici rispetto a quelli nuovi. E, grazie alle recenti normative, hanno acquistato maggiore affidabilità. Oggi sono utilizzati soprattutto sugli autocarri, ma domani...

di Marco Castelli

Stiamo parlando dei pneumatici ricostruiti, cioè le gomme ristrutturata in seguito al loro primo consumo, che gradualmente si stanno diffondendo in Italia, soprattutto nelle flotte di autocarri. Una crescita lenta ma costante, avvenuta anche per merito dell'Airp, l'Associazione italiana ricostruttori pneumatici, che opera a Bologna per diffondere in



# FLEET MAGAZINE

## Settembre 2007



RENZO SERVADEI

Italia la cultura del pneumatico ricostruito. Ma quali sono oggi le prospettive del settore? Ne abbiamo parlato con il segretario generale dell'Airp, **Renzo Servadei**. "Un pneumatico ricostruito - esordisce - costa circa la metà rispetto a uno nuovo e presenta un notevole vantaggio ecologico. L'Italia, però, in termini di diffusione, è ancora indietro rispetto agli altri Paesi europei e agli Usa".

### Un po' di numeri

La ricostruzione dei pneumatici è molto più sviluppata nel settore del trasporto pesante, tanto che circa il 35% dei camionisti la utilizza, allo scopo di assicurarsi un prodotto affidabile a costi inferiori. "Attualmente, nell'ambito dei veicoli pesanti, la copertura del pneumatico ricostruito è pari a circa un terzo del mercato - conferma Servadei -. I dati parlano di circa ottocentomila pezzi, mentre la vendita dei pneumatici nuovi, nello stesso settore, è di circa un milione e seicentomila unità. Sulle autovetture, invece, la penetrazione è più bassa. Per gli autocarri, infatti la scelta di una gomma ricostruita comporta notevoli risparmi, mentre per le auto la differenza si riduce notevolmente, perché l'utilizzatore può rivolgersi anche a marchi meno conosciuti, a prezzi inferiori. Per questo, sulle automobili vengono oggi venduti circa 600mila pneumatici ricostruiti, a fronte di un mercato di oltre 20 milioni di pezzi".

Il vantaggio economico, però, esiste: basti pensare che mentre il prezzo di listino di una gomma nuova si aggira tra i 70 e i 100 euro, anche se gli sconti portano questa cifra intorno ai 50, le ricostruite non superano i 35 euro. Un risparmio notevole, ma gli ostacoli che rallentano diffusione non mancano.

### Saranno affidabili?

Uno di questi è il dubbio sull'affidabilità: i pneumatici ricostruiti, per la loro caratteristica di prodotti usati, sono considerati con diffidenza. Negli ultimi anni, però, sono state emanate nuove normative a livello nazionale ed europeo, che hanno reso possibile stabilire l'effettiva efficienza del ricostruito. "La prima legge sui pneumatici ricostruiti è stata approvata all'interno della Finanziaria del 2004 - spiega il segretario generale dell'Airp - : la norma impone alle flotte pubbliche l'utilizzo di almeno il 20% dei pneumatici ricostruiti nelle gare d'appalto. Ma il passo più importante è stato compiuto nel settembre dello scorso anno: sono stati emanati due regolamenti internazionali, denominati Ece 108 per le vetture e Ece 109 per gli autocarri, che impongono ai ricostruttori che vogliono omologare i propri pneumatici l'obbligo di una certificazione di qualità, tramite l'ausilio di centri-prova esterni. Secondo la nuova normativa, si possono acquistare solo pneumatici ricostruiti omologati". Considerando questo aspetto, i presupposti per una crescita ci sono: anche perché l'Italia, oggi, è ancora indietro rispetto alla Francia, alla Germania e agli Stati Uniti, dove, nel settore autocarri, si vendono più pneumatici ricostruiti che nuovi. E lo sviluppo dei pneumatici ricostruiti porterebbe grandi cambiamenti anche nel settore delle flotte aziendali, in particolare di quelle che annoverano autocarri nel loro parco.

### Come ti ricostruisco il pneumatico

Ma come funziona il processo di ricostruzione? La prima fase è, ovviamente, un'analisi della carcassa della ruota, che avviene

attraverso macchine selezionatrici che fanno vere e proprie radiografie alla gomma. Se la carcassa è integra, si passa all'applicazione del nuovo battistrada, che può avvenire "a caldo", con l'ausilio di uno stampo e di una pressa, o a freddo, applicando una fascia di battistrada pre-stampato. Alla fine del processo, dal settembre scorso sono obbligatori il controllo finale e l'omologazione, in modo da ottenere una gomma nuovamente pronta per l'utilizzo.

### Gli obiettivi dell'Associazione

I ricostruttori di pneumatici, che oggi in Italia sono circa ottanta, vengono rappresentati dall'Airp, attiva dal lontano 1963. "Come Associazione dei ricostruttori - rivela Servadei - l'aspetto che sul quale abbiamo maggiormente insistito è l'applicazione obbligatoria dei regolamenti, per tagliare le gambe ai ricostruttori improvvisati. Oggi, le gomme ricostruite hanno delle marche ben precise, esattamente come i pneumatici nuovi. Per il futuro, l'obiettivo è quello di insistere sulla valenza ecologica del ricostruito, perché, riutilizzando le carcasse non occorre importare le materie prime e si risolve l'annoso problema dello smaltimento dei rifiuti". Sul mercato, le prospettive dell'Associazione sono importanti e ambiziose.

"Vogliamo risalire la china - conclude Servadei - e raggiungere nell'ambito degli autocarri quote di mercato importanti. Certamente, in futuro, un numero sempre maggiore di fabbricanti di pneumatici nuovi punterà anche sulla ricostruzione. Il nostro obiettivo, quindi, è crescere molto sul mercato degli autocarri, mentre, sulle vetture, siamo consapevoli del fatto che sarà un'impresa un po' più complessa".

