

Un esercito di ricostruiti ha conquistato i camion

In Italia il 34,7% degli pneumatici di ricambio per autocarri non sono nuovi ma ricostruiti. Negli Stati Uniti la percentuale è ancora più alta e sfiora il 50%. La scelta di un ricostruito è legata alla possibilità di risparmiare senza alcuna rinuncia in sicurezza. Le garanzie derivano dal fatto che oggi in Italia ed in tutta Europa gli pneumatici possono essere ricostruiti soltanto seguendo le rigorose norme Ece Onu 108 e 109 che prevedono gli stessi controlli e le stesse prove contemplate per gli pneumatici nuovi. D'altra parte la sicurezza degli pneumatici ricostruiti è comprovata dal loro utilizzo anche sugli aerei. L'Airp (Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici) ha reso note le tecniche di realizzazione di questo prodotto. Il ciclo produttivo di un ricostruito si compone di sei distinte fasi. Si parte con la selezione preventiva, che accerta l'idoneità degli pneumatici al ciclo di ricostruzione. Per l'ispezione delle coperture si utilizzano speciali attrezzature, capaci di individuare anche le più piccole anomalie. Segue la rasatura, un'operazione che ha il triplice scopo di eliminare la parte residua del vecchio battistrada, sagomare la parte superiore destinata a ricevere il nuovo battistrada e creare una superficie sufficientemente ruvida per favorire la coesione del nuovo materiale. La fase successiva è quella dell'applicazione di uno strato di gomma liquida che protegge la superficie e la predispone a ricevere il battistrada. Avviene poi l'applicazione della fascia battistrada e il ciclo termina con la fase di vulcanizzazione che può avvenire "a caldo" oppure "a freddo". L'ultima fase è quella del controllo, operazione che viene effettuata su ogni singolo pneumatico.