



PNEUMATICI

La sostenibilità parte dalle ruote

L'ecorisparmio del ricostruito

I dati dell'Airp (Associazione italiana ricostruttori pneumatici) parlano chiaro: l'Italia nell'uso di pneumatici ricostruiti è indietro. Se solo nel 35% dei casi nel trasporto pesante si scelgono gomme rigenerate, la percentuale negli Stati Uniti arriverebbe al 50%. L'Airp commenta che il basso utilizzo di questo tipo di coperture "non ha giustificazioni perché penalizza fortemente il nostro Paese in termini di costi di trasporto e di impatto negativo sull'ambiente". A rispondere alle sollecitazioni sull'argomento la Marangoni Pneumatici Spa, società che all'interno del gruppo Marangoni si occupa della produzione e commercializzazione di pneumatici ricostruiti vettura, 4x4 e trasporto leggero, con il marchio Marix e di pneumatici ricostruiti autocarro e movimento terra, oltre che di pneumatici industriali per carrelli elevatori, con il marchio Marangoni.

Brenno Benaglia (direttore Commerciale Marangoni Pneumatici), cosa differenzia un pneumatico tradizionale da uno ricostruito?

L'utilizzo di un pneumatico ricostruito è lo stesso di un pneumatico nuovo, anche la sicurezza e l'aspetto sono i medesimi. L'unica differenza è nella carcassa che nel pneumatico ricostruito è alla sua seconda vita. Un buon ricostruttore inizia il processo di ricostruzione di un pneumatico proprio dall'analisi della carcassa, verificando che questa rispetti determinati parametri di integrità e manutenzione in modo da poter essere utilizzata una seconda volta. Pertanto, se il processo di ricostruzione viene eseguito secondo delle regole specifiche, sotto tutti i profili, dalla sicurezza alle prestazioni, un pneumatico ricostruito dell'ultima generazione è oggi paragonabile a uno nuovo.

Come si riconosce un pneumatico rigenerato di qualità?

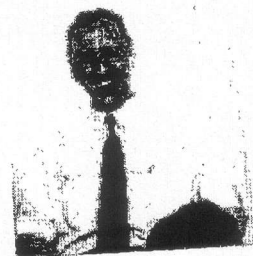
Le garanzie vengono date oltre che dal nome, dalla tradizione e dalla dimensione dell'azienda, anche dall'obbligatorietà, prevista dal 2006, al rispetto delle norme Ece Onu 108 (pneumatici autovettura) e 109 (pneumatici per veicoli commerciali). Queste norme prevedono che per i pneumatici ricostruiti si effettuino

le stesse prove di resistenza, affidabilità e durata previste per i pneumatici nuovi e disciplinano inoltre tutto il processo di ricostruzione. Dal 1999, prima in Italia, la Marangoni Pneumatici ha applicato volontariamente le norme Ece Onu 108 e 109, garantendo in tal modo ai suoi pneumatici ricostruiti livelli di prestazioni e di durata del tutto paragonabili ai pneumatici nuovi.

Se tutti usassimo pneumatici ricostruiti quali sarebbero i vantaggi per l'ambiente?

Più pneumatici nuovi è possibile ricostruire maggiori sono i vantaggi in termini ambientali ed ecologici, in quanto attraverso

l'utilizzo di pneumatici ricostruiti ritarda di molto la necessità dello smaltimento e riduce la quantità di rifiuti da disperdere nell'ecosistema. Non è una novità infatti che il riciclaggio dei pneumatici, a fine vita e non più ricostruibili, sia piuttosto difficoltoso e possa rappresentare un problema. Si tratta oltretutto di un processo con costi piuttosto



Brenno Benaglia

rilevanti, che ricadono inevitabilmente sul consumatore.

Come si smaltiscono le gomme non "rigenerabili"?

La soluzione migliore finora riconosciuta è la termovalorizzazione, ovvero un processo altamente automatizzato e "intelligente", che prima recupera dalla carcassa ogni possibile sostanza chimica

riutilizzabile e poi produce energia elettrica mediante combustione di quello che resta. La Marangoni Pneumatici è dotata nello stabilimento di Rovereto

di un impianto di questo tipo che permette, nel caso in cui un pneumatico non sia più ricostruibile, il suo smaltimento nel pieno rispetto delle direttive Ue per la salvaguardia dell'ambiente.

Ricostruendo un pneumatico si hanno vantaggi anche in termini di risparmio di energia e di risorse naturali?

I benefici sono enormi: si calcola che il contenuto energetico necessario per produrre un pneumatico autovettura avente un peso medio di sette chilogrammi sia equivalente a circa 27 litri di petrolio, mentre quello di un pneumatico industriale del peso di 60/70 kg sia pari a circa 100 litri di petrolio. Utilizzando la struttura portante dei pneumatici che al termine della loro prima vita hanno esaurito i pochi millimetri di gomma battistrada (20%), la ricostruzio-

ne sfrutta il potenziale valore residuo delle carcasse (80%) e, attraverso un processo di lavorazione che si avvale di macchinari ad alta tecnologia e di materiali in tutto simili a quelli originali, ripristina la funzionalità del pneumatico usato, restituendolo alla sua funzione originaria in tutta affidabilità e sicurezza. Il valore ecologico di un pneumatico ricostruito è enorme.

Possiamo quantificare?

Per dare una stima dei vantaggi per l'ambiente ottenuti grazie all'utilizzo dei pneumatici ricostruiti si possono citare i dati ambientali ricavati dall'Airp: il risparmio ecologico calcolato in termini di peso coperture sottratte alla discarica è di 47.500 tonnellate, mentre il risparmio energetico, in termini di differenziale d'impiego d'energia tra prodotto nuovo e prodotto ricostruito è di 168.000 Tep (Tonnellata equivalente di petrolio). Un altro grande vantaggio è dato inoltre dal risparmio di petrolio, che nel 2005 è stato calcolato in oltre un milione di barili.

Quali sono, invece, i vantaggi e gli svantaggi di un pneumatico ricostruito per il consumatore?

L'utilizzo del pneumatico ricostruito garantisce anche un vantaggio economico: l'Airp calcola per il 2005 un risparmio di 290 milioni di

euro per il complesso degli utilizzatori di ricostruiti. E' evidente che non ci sono controindicazioni all'utilizzo di questo prodotto. Per quelli indu-

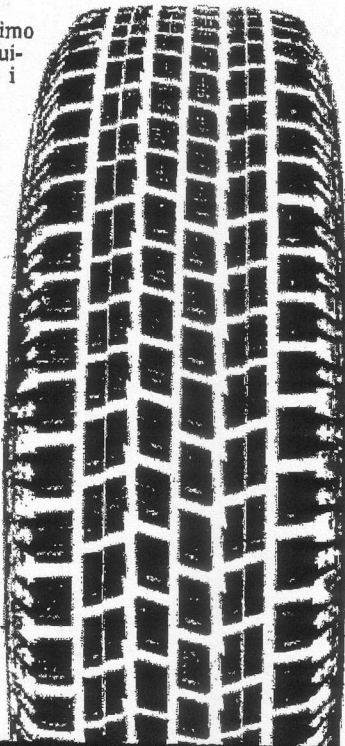
striali invitiamo ad effettuare l'acquisto di pneumatici nuovi rivolgendosi esclusivamente a marche primarie, che garantiscano una ricostruibilità delle loro carcasse.

Come si sceglie un pneumatico ricostruito?

La scelta deve basarsi principalmente sulle garanzie che il produttore può offrire nella produzione di pneumatici ricostruiti: l'azienda deve essere omologata non solo a norma Ece Onu 108/109, ma certificata e dotata di tutti gli strumenti per verificare costantemente la qualità dei suoi prodotti. La Marangoni Pneumatici si avvale, in questo senso, di sistemi d'ispezione estremamente avanzati che permettono di rilevare i più piccoli difetti dei pneumatici inviati alla ricostruzione.

MANUELA VALLE

Per realizzare una gomma industriale servono 100 litri di petrolio



la ricostruzione si rallenta lo smaltimento di materiale potenzialmente inquinante come il pneumatico usa-

L'INIZIATIVA

FAR DECOLLARE L'INDUSTRIA del pneumatico ricostruito anche in Paesi come Algeria, Marocco, Tunisia ed Egitto: questo l'intento della Unido Itpo Italy, agenzia delle Nazioni Unite e dell'Airp. Il progetto prevede un trasferimento di conoscenze e tecnologie nei Paesi del nord Africa per contribuire all'affermazione del settore della ricostruzione in tutta l'area del Mediterraneo. Proprio qui, dove ad alti tassi di crescita economica si accompagnano condizioni favorevoli sia per la disponibilità di manodopera che per la nascita di nuovi impianti, si punta a una cooperazione bipartita per ottenere grandi vantaggi sia sul piano economico che su quello ambientale. Punto decisivo della collaborazione tra Italia e Paesi del Mediterraneo dovrà essere, però, la condivisione degli standard internazionali in materia di qualità della produzione e la revisione delle norme che attualmente limitano di fatto lo sviluppo dell'industria della ricostruzione: con il divieto di importazione di pneumatici ricostruiti da altri Paesi.

Con i riciclati in discarica 47.500 tonnellate di coperture in meno