

BATTISTRADA

Il futuro è la ricostruzione Italia ferma a quota 37,4%

Pneumatici ricostruiti ormai pienamente affidabili, che consentirebbero, se maggiormente utilizzati, tre tipi di economia: un minor costo d'acquisto, un evidente risparmio per i produttori vista l'impennata del costo del petrolio, che ha fatto salire alle stelle anche il prezzo della gomma, e infine un notevole risparmio dal punto di vista ambientale, date le attuali difficoltà di smaltimento delle carcasse. Tutto ciò emerge dai dati dell'Airp, associazione che riunisce i ricostruttori di pneumatici, aggiornati al 2007: nel mondo la quota dei pneumatici ricostruiti per i camion è del 41,9%, nel Nord America è del 56%, ma nel nostro Paese è invece solo del 34,7%.

Se si tiene conto che negli ultimi due anni il prezzo della gomma è aumentato del 52% e continua a cresce-

re è evidente che in questa situazione, determinata dalla crisi generale delle materie prime, cresce l'attenzione al recupero dei pneumatici. Altri dati spiegano questa attenzione: per costruire il pneumatico di una autovettura occorrono 7 chilogrammi di gomma, per la cui produzione sono necessari 27 litri di petrolio, mentre per un pneumatico industriale, che necessita di 60/70 chilogrammi, l'impiego di petrolio è di 100 litri.

L'esigenza di sostituire i pneumatici dei veicoli circolanti comporta poi la necessità di smaltire in Europa circa 180 milioni di gomme l'anno, 30 milioni solo in Italia, con relativo impatto ambientale. Il patrimonio di materie prime, se il pneumatico viene demolito dopo il primo impiego, si disperde attraverso lo smaltimento. Con la ricostruzione, invece, viene in gran parte recuperato, aggiungendo solo una quantità limitata di ma-

terie prime per sostituire il battistrada usurato.

Sempre nel 2007 la ricostruzione ha consentito di ridurre i consumi energetici nazionali di 166 milioni di litri di petrolio, di risparmiar-

re 47.288 tonnellate di materie prime e agli automobilisti di spendere 290 milioni in meno. Per la valenza ecologica dei ricostruiti il Ministero dell'Ambiente, con decreto del 9 gennaio 2003, aveva esentato i pneumatici usati destinati alla ricostruzione dagli adempimenti burocratici previsti dal Decreto Ronchi, eliminandoli dall'elenco dei rifiuti. Gli usati non sono dunque rifiuti da smaltire, ma prodotti che - con la ricostruzione - possono essere restituiti alla loro originaria funzione in piena sicurezza.

Ma la ricostruzione - come spiegano alla Marangoni, multinazionale italiana specializzata nel settore - offre vantaggi notevoli anche su altri fronti, oltre a

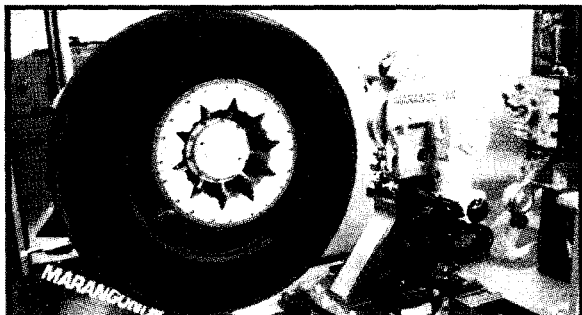
quello economico: ricostruire più pneumatici utilizzando le strutture portanti che, dopo accurati controlli, si rivelino ancora perfettamente integre dopo il primo impiego, è ecologicamente auspicabile. La ricostruzione allunga il ciclo di vita del prodotto e rallenta la trasformazione in rifiuto.

Sul piano della sicurezza il processo di ricostruzione è rigorosamente regolamentato con le norme Ece Onu 108 e 109. Il ricostruttore rimuove con macchinari specifici e tecniche consolidate il battistrada usurato e lo sostituisce con uno nuovo, conservando la carcassa originale. In passato vi era il freno della scarsa fiducia ma ora l'insufficiente impiego di gomme ricostruite in Italia - sempre secondo l'Airp - non ha giustificazioni: i ricostruiti hanno costi decisamente inferiori ai nuovi e affidabilità e sicurezza analoghe, tanto da essere da tempo anche nel trasporto aereo. • **P.C.A.**

Secondo i dati

**dell'Airp nel mondo
 rifacimenti al 41,9%**

**In Nord America
 stimati al 56%**



COPERTONI

La ricostruzione
riduce i consumi
energetici
nazionali
di 166 milioni di litri
di petrolio
e fa risparmiare
47.288 tonnellate
di materie prime
mentre
agli automobilisti
fa spendere 290
milioni in meno

