

# Pneumatici «rifatti» per tutelare l'ambiente

Non solo più risparmio e più sicurezza, ma anche minor impatto. È ciò che risulta dall'ultimo bilancio ecologico ed economico della ricostruzione di gomme in Italia, redatto da Airp. Ma la quota del ricondizionato in Italia, del 34,7%, è ancora bassa

**GIORGIO MONTAGNA**

«Il trasportatore è talmente assorbito da attività più pressanti da non dedicare abbastanza tempo alla corretta gestione dei pneumatici. Sicuramente, anche come Associazione italiana ricostruttori di pneumatici, dobbiamo continuare a lavorare proprio per veicolare maggiormente le informazioni sul pneumatico ricostruito».

Questa l'opinione di Stefano Carloni presidente dell'Airp che sottolinea come l'associazione nel suo piano promozionale abbia realizzato diverse iniziative per avere un dialogo più efficace con i referenti del mondo dell'autotrasporto. «Si è partiti dal diretto coinvolgimento degli esponenti del settore, quale l'albo degli autotrasportatori, associazioni di categoria, municipalizzate,

flotte e stampa tecnica. Abbiamo organizzato, ad esempio in occasione dell'annuale assemblea associativa, un convegno Pneumatici ed economia dell'autotrasporto in cui erano presenti importanti referenti, abbiamo organizzato tavoli di lavoro e tanti altri progetti in cantiere».

44.591 tonnellate di pneumatici usati non immessi nell'ambiente, 45.264 tonnellate di materie prime risparmiate, 158 milioni di litri di petrolio ed equivalenti in meno, 291 milioni di euro risparmiati dall'utilizzatore finale di pneumatici. Questi i dati dell'ultimo bilancio ecologico ed economico della ricostruzione di pneumatici in Italia, redatto da Airp. Tutto in positivo, tutto a favore dell'ambiente e dell'utilizzatore, ma la quota del ricostruito in Italia è del 34,7%, contro più del 50 degli Stati Uniti. Un settore che mal-

grado si contraddistingua sempre più dal punto di vista della qualità, soprattutto con l'entrata in vigore dell'obbligo dell'omologazione dei pneumatici ricostruiti in tutta Europa, deve fare i conti con le difficoltà del mercato del ricambio in generale e del settore dell'autotrasporto con forti tensioni per la redditività.

«L'aumento delle performance ed i pneumatici sempre più tecnologici ad alta resa chilometrica - continua Carloni - è sicuramente un fattore molto positivo, che ha portato il costo dei pneumatici agli ultimi posti nella gestione dell'azienda, facendo spostare l'attenzione dal pneumatico verso altri costi più significativi. Va anche rilevato che il proliferare delle proposte commerciali al trasportatore a volte tende più alla vendita "dell'ultimo minuto" che all'impostazione di un programma

strutturato che metta insieme pneumatico nuovo e ricostruito nelle migliori condizioni. Il pneumatico, invece, resta comunque un costo che merita attenzione e ha la sua importanza nella gestione ottimale dell'attività».

E quanto al ruolo del legislatore Carloni dice che «si può fare molto per incentivare e premiare gli investimenti ecologici ed è importante farlo. Ci sono tante possibili strade come ad esempio i recenti incentivi agli autotrasportatori per l'acquisto di veicoli industriali Euro 5, previsti dal DPR 273/2007 che è il regolamento per l'erogazione del fondo per gli interventi a favore dell'autotrasporto per tali acquisti. Gli incentivi vanno dai 3.400 euro per le piccole e medie imprese ai 2.550 per le altre. Sarebbe corretto considerare anche gli acquisti di pneumatici a forte valenza ecologica, quali i ricostruiti».



Stefano Carloni, presidente dell'Airp

