

COMPONENTI



ITALIA FANALINO DE' CODA PNEUMATICI RICOSTRUITO

di **Renzo Bernini**

Nel mondo il 41,9 per cento dei pneumatici di ricambio montati in modo di trasporto pesante sono ricostruiti. In Nord America la percentuale è superiore al 50 per cento, in Europa al 34,7, in Asia al 29,7 per cento, in Africa con il 18,3 per cento.

In Italia la percentuale corrispondente è invece del 34,7 per cento. Questi dati, che si riferiscono al 2006, emergono da uno studio di Airp (Associazione Italiana Ricostruttori di Pneumatici).

La quota di pneumatici ricostruiti utilizzati sui mezzi per il trasporto pesante - sottolinea Airp - è nella maggioranza delle nazioni ancora decisamente insoddisfacente e ciò ha pesanti conseguenze sull'economia, sui costi dei trasporti e sulla sostenibilità ambientale. Il divario tra i continenti è ancora piuttosto ampio, con aree geografiche, come il Nord e Sud America, dove la ricostruzione è una tecnologia ampiamente consolidata, mentre in altre realtà, come in Asia e soprattutto in Africa, la ricostruzione è ancora sottoutilizzata. Un commento a parte -

continua il rapporto - è quello dell'Europa, dove la quota di pneumatici ricostruiti sui mezzi per il trasporto pesante è inferiore alla media mondiale. Nel vecchio continente, infatti, accanto a paesi (nordici e scandinavi) che vantano tradizioni consolidate nell'utilizzo dei ricostruiti, molte sono ancora le nazioni che non sfruttano appieno le potenzialità di questa tecnologia. Per quanto riguarda l'Italia, purtroppo, la percentuale di impiego delle gomme ricostruite sui camion (34,7 per cento) ristagna ancora al di sotto della stessa media europea.

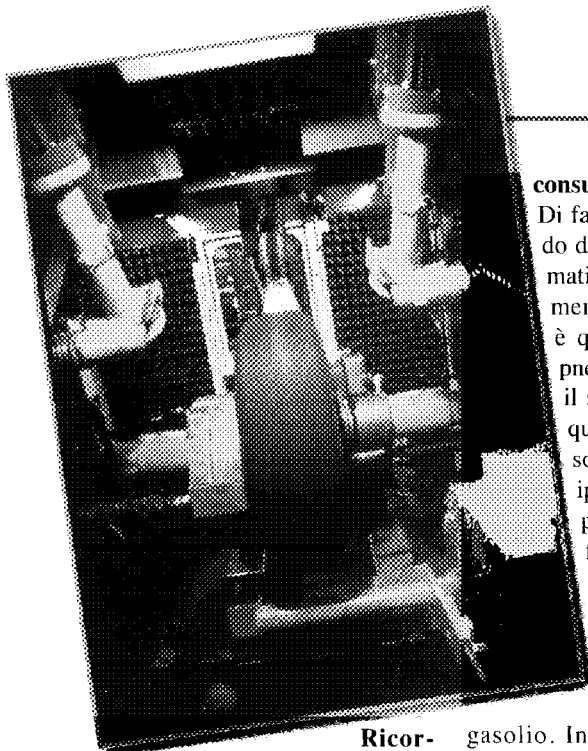
L'insufficiente impiego di gomme ricostruite - sottolinea ancora Carlo - è dovuto in parte al fatto che i ricostruiti hanno costi di acquisto inferiori a quelli dei pneumatici nuovi, ma affidabilità e sicurezza sono un po' tutto ampiegno. In Europa, infatti, l'installazione di pneumatici ricostruiti è ancora inferiore a quella dei pneumatici nuovi. Non è un caso che il mercato dei pneumatici ricostruiti in Italia sia ancora molto piccolo. Il fatto di non averne un mercato di massa è dovuto a una serie di motivi: il primo è quello di non avere un mercato di massa di pneumatici ricostruiti, il secondo è quello di non avere un mercato di massa di pneumatici ricostruiti, il terzo è quello di non avere un mercato di massa di pneumatici ricostruiti.

L'EUROPA RESTA A GUARDARE

Alla situazione di eccellenza del Nord e del Sud America fa da contraltare quella dell'Europa, dove la quota dei ricostruiti utilizzati sui mezzi per il trasporto pesante continua purtroppo ad essere inferiore alla media mondiale. Nel vecchio continente, infatti, accanto a paesi (nordici e scandinavi) che vantano tradizioni consolidate nell'utilizzo dei ricostruiti, molte sono ancora le nazioni che non sfruttano appieno le potenzialità di questa tecnologia. Per quanto riguarda l'Italia, purtroppo, la percentuale di impiego delle gomme ricostruite sui camion (34,7 per cento) ristagna ancora al di sotto della stessa media europea.

RICOSTRUTTORI ALLEATI DEI TRASPORTATORI

Il trasportatore italiano ma non solo schiacciato dall'enorme aumento dei costi ed in particolare dal costo del gasolio, non riesce in alcun modo a far quadrare oggi il conto economico. Questa situazione molto preoccupante talvolta non gli consente di valutare in maniera serena le altre voci di costo della sua attività sulle quali potrebbe realizzare delle economie significative e migliorare la gestione economica e finanziaria dell'azienda. Considerata da questo punto di vista la ricostruzione dei pneumatici è un'alleata naturale del trasportatore.



Ricordiamo che la ricostruzione è un servizio al pneumatico ed il ricostruttore si pone come vero

COMPONENTI



consulente del trasportatore.

Di fatto al trasportatore quando decide di acquistare pneumatici nuovi si aprono per lo meno due scenari: il primo è quello dell'acquisto di pneumatici nuovi di qualità, il secondo è quello dell'acquisto di pneumatici a basso costo iniziale. La prima ipotesi potrebbe sembrare più impegnativa ma di fatto non lo è, in quanto consente di trasportare in sicurezza con pneumatici ad alte prestazioni e soprattutto con un minor consumo di gasolio. Infatti tutte le principali marche di pneumatici oggi offrono prodotti a bassa resistenza al rotolamento, il che comporta una riduzione

significativa del consumo di carburante stimabile per il momento, perché nel futuro è destinata ad aumentare sensibilmente, nell'ordine del 6 per cento.

Per fare un esempio: un autocarro che consuma 50.000 litri di gasolio l'anno, riesce a risparmiare 3.000 litri, pari ad oltre 4.000 euro l'anno. Solo questo risparmio di fatto azzerava il costo d'acquisto dei pneumatici.

"Nel 2006 la ricostruzione di pneumatici ha consentito al nostro Paese - conclude Carloni - di risparmiare 158 milioni di litri di petrolio ed equivalenti, 45.264 tonnellate di materie prime e ha evitato l'immissione nell'ambiente di 44.591 tonnellate di pneumatici usati. Dalla ricostruzione viene poi una minore spesa per l'utilizzatore finale di 291 milioni di euro.

Robusto ma leggero
Poco proprio di sole SLS

Light & Strong
SLS

Il Re delle Alpi

Comincia con la sua leggerezza. Meno peso, più carico. Carico utile ottimizzato. A pari stazza, ideale per i trasporti transalpini. Sembrerebbe cartaceo!

SCHMITZ CARGOBULL

The Trailer Company.

SLS LIGHT. Piacere caricabile su tutta la superficie. Grazie allo chassis in acciaio a peso ridotto. Per risparmiare tempo e denaro. www.cargobull.com

Per informazioni: +39 045 3661916