

I Ricostruiti

È arrivato il momento di mettere da parte luoghi comuni legati ai pneumatici ricostruiti, ancora oggi a torto considerati dall'opinione pubblica un prodotto economico, ma di scarsa qualità. Anche in questo campo infatti la tecnologia ha fatto passi da gigante e, se è pur vero che il ricostruito resta un'alternativa economica al pneumatico nuovo, in fatto di qualità, sicurezza ed affidabilità non gli è affatto inferiore. Tanto per cominciare, ad esempio, dal 2006 i ricostruiti devono essere certificati ECE ONU 108 ed ECE ONU 109 (a seconda che siano destinati ad autovetture oppure a veicoli commerciali). Ciò vuol dire che devono superare le stesse prove di resistenza, affidabilità e durata previste per gli pneumatici nuovi.

Fondamentale è a tale proposito il processo di ricostruzione che può essere effettuato a caldo presso grandi impianti oppure a freddo presso gommisti specializzati, utilizzando macchinari e strumenti appositi. In entrambi i casi l'aspetto fondamentale è la selezione delle carcasse da rico-

Ecologia e risparmio la seconda vita dei vecchi pneumatici

struire, poiché è a questo punto che entrano in gioco l'esperienza, le attrezzature e la serietà del ricostruttore. Solo le carcasse sane possono essere avviate alla ricostruzione: raspare il batti-

Ancora oggi resistono molti luoghi comuni su questo particolare tipo di coperture

strada consumato ed applicarne uno nuovo su una carcassa logora sarebbe infatti come rifare il tetto ad una casa nella quale fondamenta, piloni e travi portanti presentano danni irreparabili. Forse non entrerà più ac-

qua dal tetto, ma prima o poi la casa è destinata a crollare.

Le considerazioni economiche non sono però le uniche a far sì che i ricostruiti siano oggi di grande attualità. Ogni anno nell'Unione Europea, la sostituzione degli pneumatici degli autoveicoli genera mediamente 225 milioni di gomme da smaltire, alle quali si aggiungono i milioni di pneumatici montati sui veicoli avviati alla rottamazione. Il problema del loro impatto sull'ambiente è molto serio: occorrono circa cento anni perché un pneumatico a fine vita immesso nell'ambiente si deteriori completamente.

La ricostruzione rallenta quindi il problema dello smaltimento di un materiale potenzialmente inquinante ridando

vita alla struttura portante del pneumatico che ne rappresenta grosso modo l'80%. L'Airp (Associazione Italiana Pneumatici Ricostruiti) calcola che il risparmio ecologico in termini di peso delle coperture sottratte alla discarica sia di circa 46.000 tonnellate.

In Italia, i ricostruiti non sono molto diffusi: 37% contro il 48% della Scandinavia ed il 50% degli Stati Uniti, nel settore autocarro che è il più attivo e sensibile in tal senso. Figuriamoci per le autovetture! È pensare che proprio noi italiani siamo all'avanguardia in questo settore ed esportiamo tecnologia e macchinari in tutto il mondo. Marangoni, per esempio, ha creato un piccolo impero in questo settore. Alla ricostruzione pura e semplice dei pneumatici ha affiancato negli ultimi sessant'anni tecnologie innovative come la ricostruzione a freddo tramite bande di battistrada prestampate e la produzione di macchinari specifici per la ricostruzioni che sono venduti in tutto il mondo.

(p.f.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA