



FIDARSI DEL RICOSTRUITO

Sfatiamo una leggenda: un pneumatico, se rigenerato da un'azienda seria, fa risparmiare e aumenta la sicurezza

Possono dare il loro contributo alla difesa dell'ambiente e non pesano troppo sul portafoglio, che in tempi di crisi non fa male. Eppure sul nostro mercato i pneumatici ricostruiti non sono diffusi come nel resto d'Europa. *tuttoTrasporti* ha discusso della situazione del mercato con il presidente dell'Associazione italiana ricostruttori pneumatici (AIRP), Stefano Carloni.

Diverse case di pneumatici stanno entrando nel mercato del ricostruito. Come vede il fenomeno?

Bene. È un segno che anche quei marchi ci credono, e questo trasmette un messaggio positivo.

È la crisi ad aiutare il mercato?

L'ha aiutato, ma non troppo: il primo semestre del 2010 è in lieve ripresa rispetto allo stesso periodo del 2009; per fine anno ci aspettiamo un incremento grazie alle sostituzioni invernali. La crisi c'è ancora e si vede: riceviamo molto più che in passato carcasse sfruttate oltre il limite, impossibili da ricostruire. Segno delle forti difficoltà del settore dell'autotrasporto.

A proposito, i battistrada abbandonati sul ciglio delle autostrade sono una cattiva pubblicità per i ricostruiti...

È un problema di tutti i pneumatici troppo sfruttati e gonfiati male, sia nuovi sia ricostruiti. In un pneumatico radiale, nuovo o ricoperto che sia, il battistrada, se non è tenuto insieme anche dalla pressione, rischia di separarsi. Un pneumatico che viaggia sgonfio è destinato a perderlo.

Serve una migliore cura e gestione dei pneumatici, quindi?

Sì. Bisogna pensare al pneumatico come a un oggetto che ha più vite, e inviarlo alla ricostruzione quando le sue condizioni lo consentono ancora. Ritengo che per ottenere una reale economia di esercizio si debbano acquistare coperture di marchi *premium* ricostruirle prima che siano troppo consumate. Questa soluzione garantirà il più basso costo chilometrico, il massimo risparmio di carburante dovuto alla bassa resistenza al rotolamento ed il massimo vantaggio per l'ambiente. Tutto ciò in piena sicurezza.

Il ricostruito di fascia alta è migliore anche dal punto di vista del comportamento su strada?

Sì. Nell'UE abbiamo severe procedure di omologazione per ciascuna linea di ricostruzione (regolamenti ECE ONU 108 e 109). Il ricostruttore è il responsabile legale della commercializzazione dei suoi prodotti, che per ottenere l'omologazione vengono sottoposti a test analoghi a quelli previsti per un pneumatico nuovo.

Pensa che in materia di pneumatici utenti e legislatori possano fare di più per la sicurezza?

I clienti possono gonfiare le gomme con gas tecnici come l'azoto (che limita molto il calo di pressione durante l'uso). Il legislatori potrebbero invece rendere obbligatorio il Tpm (il sistema di monitoraggio della pressione) per i veicoli pesanti, riducendo i costi assicurativi e tasse di possesso ai veicoli che ne sono dotati. **tip**

Magia dei numeri

Nel 2008, grazie alla ricostruzione...

- 44.218** le tonnellate di pneumatici trattati
- 3000** i camion di rifiuti riciclati
- 44.700** le ton di materiale nuovo risparmiato
- 276** i milioni di euro di risparmio

fonte: AIRP



Procedure certificate
Qui sopra, la fase di finitura del battistrada in un'azienda di ricostruzione. Nella foto in alto, Stefano Carloni.

M.C.