

COMUNICATO STAMPA

Nel 2003 con la ricostruzione di pneumatici

Un fiume di petrolio risparmiato

Vi è un pozzo di petrolio di cui la maggior parte degli italiani ignora l'esistenza e che nel 2003 ha dato ben 162 milioni di litri di oro nero. In effetti questo fiume di greggio – afferma l'Airp, che è l'associazione italiana dei ricostruttori di pneumatici che da la notizia – non è propriamente uscito da un pozzo, ma è stato risparmiato evitando di smaltire ben 45.700 tonnellate di pneumatici usati per avviarli alla ricostruzione, riutilizzando così gran parte delle materie prime (tra cui soprattutto il petrolio) che erano servite per produrli.

Bilancio ecologico ed economico della ricostruzione di pneumatici in Italia nel 2003		
	Unità di Misura	Quantità
Pneumatici usati non immessi nell'ambiente	Tonnellate	45.700
Minore consumo energetico (petrolio ed equivalenti)	Milioni di litri	162
Minore consumo di materie prime	Tonnellate	46.300
Minore spesa per gli utilizzatori finali	Milioni (euro)	260
Saldo attivo bilancia commerciale	Milioni (euro)	61,1

Fonte: Airp

L'attività di ricostruzione, come è noto, si inserisce a pieno titolo tra quelle che hanno particolari benemeritenze per la salvaguardia dell'ambiente. Smaltire le gomme usate dà infatti quasi sempre luogo alla produzione di rifiuti solidi o gassosi altamente inquinanti. Ricostruire i pneumatici consente invece di allungare il ciclo di vita del prodotto, rallentando notevolmente la necessità di smaltimento. Tra l'altro, la

ricostruzione è perfettamente coerente con la direttiva europea sui veicoli a fine vita, che prevede che entro il 2006 l'85% in peso dei componenti di ogni autoveicolo venga recuperato.

Per raggiungere questo obiettivo per le gomme, la ricostruzione è indubbiamente la soluzione migliore. Il pneumatico assolve infatti a due fondamentali funzioni. Da un lato deve sostenere il peso dell'autoveicolo e le notevoli sollecitazioni a cui è sottoposto durante la marcia. Dall'altro, essendo l'unico punto di contatto tra l'auto e la strada, deve assicurare una perfetta aderenza in ogni condizione. Per poter sostenere il veicolo il pneumatico deve avere una struttura particolarmente robusta e fatta di materiali molto resistenti. Per poter avere l'aderenza alla strada, la superficie di contatto, cioè il battistrada, deve essere invece relativamente morbida. La conseguenza è che il battistrada si consuma quando è ancora perfettamente in grado di assolvere alla sua funzione. Eliminare un pneumatico soltanto perché il battistrada è consumato è assurdo, tantopiù che dal punto di vista dei materiali e delle tecnologie, è proprio la struttura portante la parte più nobile del prodotto.

E ancora più assurdo appare lo smaltimento se si considera che già da moltissimo tempo sono state messe a punto tecniche assolutamente affidabili per sostituire il battistrada usurato, con processi di lavorazione che ne fanno un tutto unico con la struttura portante. Nei paesi avanzati (ed anche in Italia) l'attività di ricostruzione è quindi favorita da apposite norme di legge e in particolare è agevolata nelle gare di appalto per le forniture di pneumatici di ricambio alle flotte di autoveicoli. L'affidabilità del prodotto è infatti massima ed anche per questo l'impiego dei ricostruiti è molto diffuso nel trasporto pesante e in quello aereo. Meno diffusi sono invece i ricostruiti per le autovetture, malintese ragioni di immagine ne limitano l'impiego. Quando tuttavia si prendesse coscienza della grande valenza ecologica della ricostruzione, l'impiego di pneumatici ricostruiti anche sulle vetture potrebbe diventare una chiara ed apprezzata testimonianza della sensibilità ecologica dell'automobilista, nel pieno rispetto delle esigenze della sicurezza della circolazione.

AIRP

A proposito di questo ultimo aspetto, va segnalato che esistono normative molto rigorose emanate dall'ufficio economico per l'Europa dell'Onu, cioè le norme Ece Onu 108 e 109, che disciplinano nei dettagli l'attività di ricostruzione e i controlli a cui vanno sottoposti i pneumatici ricostruiti. Queste norme non sono state ancora recepite nell'ordinamento italiano, ma l'Airp ha già chiesto ripetutamente al Governo di provvedere. Anche se la stragrande maggioranza dei ricostruttori italiani seguono già le norme Ece Onu, l'obbligatorietà della loro osservanza contribuirà a dare maggiore tranquillità agli automobilisti che scelgono i ricostruiti al momento di sostituire le gomme della loro vettura o del loro camion.

La scelta è tra l'altro molto opportuna anche dal punto di vista economico, basti pensare che nel 2003 l'uso di pneumatici ricostruiti ha consentito agli automobilisti di risparmiare ben 260 milioni di euro, mentre per l'economia nazionale al risparmio di 162 milioni di litri di petrolio di cui si è detto in apertura, si è aggiunto un ulteriore risparmio di 46.300 tonnellate di materie prime ed inoltre l'attività di ricostruzione di pneumatici e delle attrezzature necessarie per realizzarli ha dato un contributo positivo alla bilancia commerciale del Paese per 61,1 milioni di euro.

Bologna, 22 luglio 2004