

SECOND LIFE DI GOMMA

Oggi quasi un terzo del mercato dei pneumatici di ricambio è ricostruito. Cifra che potrebbe (e dovrebbe) essere superiore. Stefano Carloni, il presidente dell'Associazione di categoria, illustra le semplici norme per guadagnare sicurezza e ridurre i consumi. Anche con l'aiuto della telematica

Le interviste di **tr**

● **Può darci un'idea dei costi del ricostruito rispetto al nuovo, per un autoarticolato da 44 t con 120mila km annui di percorrenza?**

Prevedendo un ciclo vita con una ricostruzione possiamo valutare 2200 euro contro i 3900 che si spenderebbero utilizzando solo pneumatici nuovi.

La crisi ha aumentato il ricorso al pneumatico ricostruito?

Sì, ma prevediamo un 2012 in lieve calo perché i camion viaggiano meno.

Si può fare di più? Il mercato è sviluppato ovunque?

Oggi è intorno al 30%. Potremmo arrivare a quote più importanti, come negli USA dove è il 50%. Al Nord e al Centro il mercato è uniforme, al Sud meno perché distanze, altimetria e shock termici stressano molto le gomme.

A proposito: a fine 2010 lamentavate un cattivo stato delle carcasse inviate in ricostruzione. Accade ancora?

La situazione continua: riceviamo poche carcasse, anche perché le vendite del nuovo calano, e molte sono in cattive condizioni. Se avessimo più carcasse ricostruibili, lavoreremmo di più. Le norme dovranno obbligare a sostituire i pneumatici per autocarro molto prima dell'attuale limite legale di profondità del battistrada (1,6 mm), insufficiente per la sicurezza stradale.

L'offerta di ricostruiti copre anche modelli specifici come invernali e "verdi"?

Sì. Già oggi i ricostruttori lavorano con diverse mescole e sette/otto disegni di battistrada che coprono varie esigenze. Sono le mescole e il battistrada che definiscono l'impiego di una copertura; le carcasse di un costruttore derivano tutte da una stessa struttura di base e sono quindi adatte a impieghi diversi. Ci stiamo muovendo per emettere una normativa tecnica che definisca chiaramente le caratteristiche di invernali, M+S, Energy e altri tipi per utilizzi specifici.

Ci saranno problemi con le "cibergomme" con sensori di pressione e temperatura integrati?

No, anzi. La cibergomma parla, raccontando come e quanto è stata usata. E quindi ci può fornire indicazioni utili per ricostruzioni mirate. Quanto ai sensori, non creeranno difficoltà al nostro lavoro.

I pneumatici ricostruiti secondo la norma LTH 110 avranno una marcatura specifica?

No, ma stiamo lavorando e investendo molto per l'estensione al pneumatico ricostruito della normativa sull'etichettatura (resistenza al rotolamento, aderenza sul bagnato, silenziosità), obbligatoria per il nuovo da novembre.

Costeranno più cari?

No, perché le norme codificano un'evoluzione tecnica che è già avvenuta.

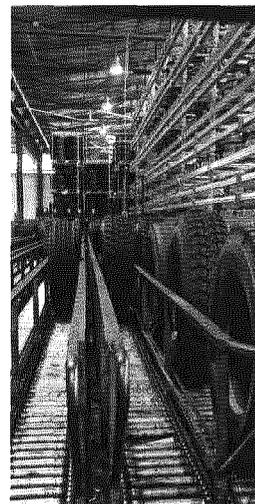
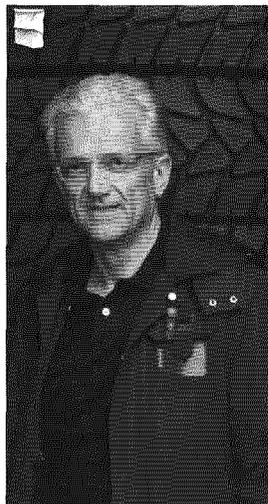
Quali saranno i vantaggi per il cliente?

Un livello qualitativo del prodotto più alto e più uniforme.

Infine, che consigli possiamo dare ai trasportatori?

Scegliere un rivenditore che sia in grado di supportarli anche con servizi tecnici quali allineamento, assetto e gestione del parco gomme. E soprattutto acquistare prodotti di qualità: la copertura economica non è la soluzione. **tr**

© - Riproduzione riservata



Il bilancio energetico

Nel 2010, grazie alla ricostruzione...

33.200 tonnellate di pneumatici trattati

114,6 milioni di litri di petrolio risparmiati

32.733 ton di materiale nuovo ridotte

237 milioni di euro di risparmio

fonte AIRP

