

GOMME A TUTTO LOW COST L'ALTERNATIVA DEL RICOSTRUITO

I buoni vecchi sistemi della nonna, quelli che dopo tanti anni funzionano ancora... In tempi di recessione economica - e forse non solo in questa congiuntura - sarebbe forse il momento di smettere di storcere il naso, farsi due conti, tenere conto dei progressi compiuti dalla tecnologia ed, al momento di cambiare i pneumatici, prendere in considerazione anche i ricostruiti. Come fanno del resto i camionisti (gente che di chilometri ne deve fare parecchi), così come molti appassionati di fuoristrada ed ovviamente coloro che per motivi di lavoro devono spostarsi su terreni che definire sconnessi è poco.

Sfatiamo un luogo comune. Quei pezzi di battistrada nei quali talvolta incappiamo lungo le autostrade (i cosiddetti "coccodrilli") non provengono necessariamente da pneumatici ricostruiti, ma anche da pneumatici ormai logori o magari di scarsa qualità. Negli ultimi anni la tecnologia della ricostruzione ha fatto passi da gigante ed in fatto di qualità, sicurezza ed affidabilità i pneumatici ricostituiti non sono affatto inferiori ai quelli nuovi, visto che dal 2006 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 ovviamente che il processo di ricostruzione sia effettuato a regola d'arte: a caldo presso grandi impianti oppure a freddo presso gommisti specializzati, utilizzando macchinari e strumenti appositi. In entrambi i casi è fondamentale la selezione delle carcasse da ricostruire, 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 battistrada 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.

Le considerazioni economiche non sono però le uniche a fare sì che i ricostruiti siano oggi di grande attualità.

Ogni anno nei Paesi dell'Unione Europea la sostituzione degli pneumatici degli autoveicoli genera mediamente qualcosa come 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 come uno pneumatico usato, ridando vita alla struttura portante dello 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. Un valore che potrebbe essere molto superiore se avviassimo alla ricostruzione i nostri pneumatici usati anziché mandarli ad una discarica o peggio.