

Stefano Carloni (AIRP) parla dei pneumatici ricostruiti in questo particolare momento economico



Stefano Carloni, presidente di AIRP (Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici), l'associazione che raggruppa i ricostruttori italiani di pneumatici, redige n bilancio dei vantaggi ecologici ed economici dell'impiego di pneumatici ricostruiti. Da ciò emerge che nel 2011 in Italia, grazie alla ricostruzione, sono stati risparmiati 114,1 milioni di litri di petrolio e 32.597 tonnellate di materie prime, si è evitato che 33.062 tonnellate di pneumatici usati diventassero rifiuti e il risparmio generato dall'impiego di pneumatici ricostruiti è stato di ben 297,2 milioni di euro. Infine, sempre grazie alla ricostruzione, non sono state immesse nell'ambiente 40.200 tonnellate di CO₂, in quanto ricostruire un pneumatico piuttosto che produrne uno nuovo comporta un risparmio del 30% di anidride carbonica.

Le difficoltà dell'economia stanno creando seri problemi anche al settore del trasporto di merci e del trasporto collettivo di persone. Quale contributo possono dare i pneumatici ricostruiti in questa particolare situazione per alleggerire la tensione sui costi per camion e autobus?

La situazione economica sta incidendo pesantemente sulle imprese italiane di trasporto che già hanno una situazione di costi decisamente superiore a quella di molti concorrenti ed in particolare di quelli dei paesi dell'Est europeo. Se si considera il numero dei pneumatici di un autocarro ed il loro costo è del tutto evidente che risparmiare sui pneumatici senza sacrificare sicurezza e prestazioni è sempre molto importante e lo è ancor più nella fase attuale. Per esempio, per un autoarticolato da 44 tonnellate con 120.000 chilometri annui di percorrenza la spesa per i pneumatici, prevedendo una ricostruzione, può essere valutata in circa 2.200 Euro, contro i 3.900 che si spenderebbero usando solo pneumatici nuovi.

Il risparmio ricorrendo ai ricostruiti è notevole ed è recentemente aumentato con il nuovo sistema di gestione dei pneumatici fuori uso (PFU) che prevede l'obbligo per produttori ed importatori di provvedere alla gestione dei PFU, coprendo i costi con un contributo sui pneumatici nuovi di ricambio. Il ricostruito dunque può consentire di migliorare in modo significativo i bilanci delle imprese di trasporto. Ma l'impiego di ricostruiti va programmato. Occorre innanzitutto che il primo equipaggiamento del mezzo preveda pneumatici nuovi di qualità e quindi ricostruibili. Poi che i pneumatici vengano usati correttamente, eseguendo regolarmente la manutenzione, controllando sistematicamente la pressione di gonfiaggio ed evitando di stressare i pneumatici con carichi eccessivi ed infine bisogna rivolgersi ai professionisti del settore del pneumatico.

Anche nel settore del trasporto pubblico su gomma è particolarmente sentita in questo momento l'esigenza di contenere i costi di esercizio. La legge prevede, per ragioni essenzialmente ecologiche, che le flotte pubbliche destinino almeno il 20% dei loro acquisti di pneumatici di ricambio ai ricostruiti. Le risulta che questa norma sia rispettata in tutte le flotte di trasporto pubblico locale? Se non è così, quali provvedimenti si potrebbero adottare perché il vincolo sia rispettato?

Vi sono certamente flotte pubbliche in cui l'impiego dei ricostruiti è ben superiore alla quota minima fissata per legge. Sono molte infatti le aziende di trasporto pubblico urbane in cui la quota supera il 50%. Ritengo tuttavia che casi di inadempienza vi siano. Certo si potrebbero fare azioni legali per pretendere il rispetto della norma. Penso tuttavia che con la situazione economica che si è creata gli stessi gestori delle flotte pubbliche dovrebbero rendersi conto della gravità di comportamenti che, non solo disattendono un obbligo di legge, ma non aiutano l'ambiente e i bilanci dei loro enti, che di risparmiare hanno certo bisogno.

Nelle flotte per il trasporto privato di merci la quota di ricostruiti nell'acquisto di pneumatici di ricambio si aggira attualmente intorno al 30%, mentre in altri paesi, come ad esempio negli Stati Uniti, supera il 50%. Come pensa che si dovrebbe intervenire sulle flotte private ed anche su quelle pubbliche per portare la quota di impiego dei pneumatici ricostruiti in Italia vicino alle più virtuose esperienze straniere?

È vero, negli Stati Uniti la quota dei ricostruiti negli acquisti dei pneumatici di ricambio per autocarri supera il 50%. E quello degli Stati Uniti non è un caso isolato. Può sembrare curioso constatare che la ricostruzione è diffusa soprattutto nei Paesi ad economia avanzata. Vi sono ragioni precise alla base di questa situazione. La principale è che la ricostruzione ha una grande valenza ambientale in quanto rallenta l'esigenza di smaltire la carcassa e consente un interessante recupero di materie prime. E questo è molto importante nelle economie avanzate in cui è forte l'attenzione ai problemi ambientali. Per far aumentare la quota dei ricostruiti in Italia la nostra associazione è da tempo impegnata in campagne di comunicazione e di relazioni istituzionali che hanno già dato frutti. Io penso che nella situazione attuale la crisi economica determinerà anche in Italia un maggiore interesse per i ricostruiti. Certo grande importanza potrebbero avere incentivi pubblici a favore degli autotrasportatori. La nostra associazione ha chiesto ai governi che si sono succeduti alla guida del Paese negli ultimi anni interventi che sostengano i comportamenti "eco friendly" come l'utilizzo dei ricostruiti.