

Airp. I vantaggi della «ricostruzione»

Le gomme anti-spreco

Compie 50 anni quest'anno l'Airp, l'associazione italiana ricostruttori pneumatici, insieme ad Aica sostenitrice di Autopromotec. Tra i suoi obiettivi, la promozione dello «pneumatico ricostruito quale prodotto sicuro a forte valenza ecologica ed economica», che persegue anche fuori dai confini nazionali con l'adesione al Bipaver (l'associazione europea degli operatori del comparto). Economie per gli utilizzatori (si calcola una minore spesa di quasi 300 milioni all'anno), riduzione dei consumi di materie prime e di rifiuti: questi i benefici del "ricostruito", prodotto che entra a pieno titolo nella cosiddetta *green economy*. Sull'altro piatto della bilancia, prestazioni che non eguagliano quelle delle migliori gomme tra quelle nuove.

Secondo stime dell'Airp - 50 aziende, 2mila dipendenti, un fatturato di 300 milioni di euro - sostituzione e fine vita dei pneumatici generano milioni di gomme da smaltire. La ricostruzione fa risparmiare 130 milioni di litri petrolio all'anno e 40 mila tonnellate di materie prime strategiche. Oggi gli pneumatici ricostruiti sono largamente usati per gli aerei e in altri comparti: nell'autotrasporto coprono il 30% del mercato al ricambio (ma negli Usa il rapporto supera il 50%) e la Finanziaria 2002 ha stabilito l'obbligo per le flotte pubbliche di riservare ai ricostruiti almeno il 20% degli acquisti di gomme di ricambio. Sarebbe un enorme spreco - osservano all'Airp - non ricostruire: la struttura portante del pneumatico, detta *carcassa*, è progettata per durare molto

più del battistrada, che è un compromesso tra funzioni diverse: garantire percorrenza ma anche tenuta di strada in accelerazione, frenata, curva, smaltimento acqua. La ricostruzione sfrutta questa differenza di potenziale: dopo rigorosi controlli sullo pneumatico da ricostruire, si rimuove il residuo del vecchio battistrada e si ripristina con materiali simili all'originale, con una rivulcanizzazione gomma su gomma. Il processo dev'essere omologato secondo standard internazionali che prevedono test di prova, carico e velocità con cicli simili a quelli previsti per omologare gomme nuove (decisione 2006/443/Ce). Il risultato è un'ulteriore vita dello pneumatico. Inoltre la ricostruzione è un'attività *labour intensive* e con impianti non distanti dal luogo di utilizzo. Un motivo per cui, in questa fase di crisi, il settore sta riprendendo quote di mercato.

R. Sp.

I benefici

Bilancio ecologico ed economico della ricostruzione di pneumatici in Italia nel 2011

Pneumatici usati non immessi nell'ambiente (ton)	33.062
Minore consumo energetico (petrolio ed equivalenti, mln litri)	114,1
Minore consumo di materie prime (ton)	32.597
Minore spesa per gli utilizzatori finali (mln euro)	297,2

Fonte: stime Airp

© RIPRODUZIONE RISERVATA

