

Il mercato mondiale del ricostruito viene stimato da Bridgestone in 12 milioni di pneumatici all'anno, dei quali il 75% (9 milioni di pezzi) vengono prodotti da Bandag tramite la sua rete di 1000 concessionari in tutto il mondo. In Italia, dove la casa giapponese stima un totale 100 concessionari, 26 sono Bandag che, con 80.000 ricostruiti all'anno, rappresentano il 13% del mercato nazionale (600.000).

Bandag, azienda americana leader nella ricostruzione di pneumatici da truck, è l'acronimo di Bernhard Anton Novak Darmstad AG. Chissà se 66 anni orsono il lungimirante Novak aveva pensato che la sua idea di ricostruire pneumatici usurati cambiandone solamente il battistrada sarebbe diventata vincente. Allora, in Nord Africa, c'era la guerra e i pneumatici ormai consumati venivano ripristinati vulcanizzando la gomma sotto la sabbia rovente del deserto, perché questa era l'unica possibilità concessa dalla situazione contingente.

A distanza di oltre mezzo secolo il progetto si è evoluto e la moderna tecnologia ha messo a disposizione controlli a ultrasuoni e autoclavi a sette, ma l'idea vincente è sempre la stessa. Un'idea che si basa sull'utilizzo di un sottile strato di materiale di vulcanizzazione realizzato con gomma naturale, la cui ricetta rimane il grande segreto della tecnologia Bandag, inserito tra la carcassa e la nuova fascia battistrada. Questo permette oggi come ieri di non perdere il valore della carcassa e di sfruttare così il pneumatico finché le caratteristiche tecniche permettono di mantenere gli standard di sicurezza originale, magari migliorandoli.

Venendo al presente, esattamente il 31 dicembre 2008 Bandag EMEA è stata interamente acquisita e integrata da Bridgestone Europe NV/SA. La fusione tra Bandag e il gruppo Bridgestone ha riunito più di mezzo secolo di esperienza nella fabbricazione di battistrada ricostruiti prevulcanizzati con lo sviluppo della qualità altamente tecnologica di uno dei principali produttori di pneumatici a livello mondiale. Quest'unione consente a Bridgestone di fabbricare battistrada Bandag che offrono qualità e performance simili agli equivalenti pneumatici nuovi della Casa giapponese. Dall'inizio del 2009, sotto il nome Bandag, i battistrada ricostruiti sono prodotti per una rete di rivenditori che producono e commercializzano pneumatici ricostruiti e forniscono i servizi di gestione dei pneumatici in franchising. Alfonso Palomba, Senior Manager Direct Fleets & Retread, Bridgestone Italia, ricorda che "Bandag è l'unico franchising nel settore". Lo definisce simpaticamente: "Una sorta di "McDonald's del ricostruito", dove Bridgestone e Bandag forniscono ad ogni punto di ricostruzione il know-how, la tecnologia, i macchinari e il piano finanziario per realizzare un'azienda dall'alto profilo tecnico ed economico".

Ecco quali sono i motivi che, secondo la casa madre, fanno dei ricostruiti Bandag una scelta vincente per le flotte di autotrasportatori e per quelle del segmento cava/cantiere:

## Prestazioni

Le prestazioni dei pneumatici ricostruiti sono analoghe a quelle dei pneumatici dai quali derivano. Partendo da una carcassa di qualità come quella dei pneumatici Bridgestone è possibile scegliere la fascia battistrada che meglio si presta alle diverse esigenze d'impiego. Ad esempio, la fascia di un battistrada cava/cantiere è prestampata a 180 atmosfere rispetto alle 10/20 atmosfere di un battistrada di serie e questo permette di ottenere uno standard di qualità e un'omogeneità di prodotto di elevatissima qualità. Altri esempi sono riconducibili ai climi freddi, dove i disegni e le mescole termiche delle fasce battistrada Bandag garantiscono livelli di aderenza superiori. L'ottimo livello di qualità originale è stato ulteriormente innalzato dalla recente acquisizione dell'Azienda da parte di Bridgestone: la Casa giapponese ha messo a disposizione di Bandag tutto il know-how e la tecnologia disponibili, in termini di chimica delle mescole e di disegno del battistrada..

## Costo chilometrico

I ricostruiti Bandag permettono una resa chilometrica simile a quella di un pneumatico nuovo. Dunque se un pneumatico di serie permette una percorrenza di circa 200.000 km anche un ricoperto Bandag raggiunge un chilometraggio simile. E' chiaro che un pneumatico ricoperto, che costa circa il 50% in meno rispetto a un equivalente prodotto nuovo, abbia un costo al km di gran lunga inferiore favorendo la riduzione della voce pneumatici nel calcolo del budget di gestione di una flotta.

La vita completa di un pneumatico nuovo può essere sintetizzata in questi 5 passaggi:

(1)- nuovo - (2) riscolpito - (3) ricostruito - (4) riscolpito - (5) ricostruito. Se pensiamo che il costo di una carcassa incide per il 45-50% sul prezzo totale di un pneumatico è facile capire l'importanza economica della carcassa del pneumatico e per questo si tende a sfruttarla il maggior tempo possibile, anche con due processi di ricostruzione e relativa riscolpitura.

## Sicurezza

Ricerche Bandag smentiscono il credo comune che quando si incontrano detriti di pneumatici su strada questi siano pezzi di battistrada staccati da un ricoperto. Da varie analisi, effettuate da enti primari in diversi paesi del mondo sui detriti di pneumatici raccolti sulle strade, è emerso che l'80% dei frammenti provenga da pneumatici nuovi e il distacco del battistrada o lo scoppio avviene a causa di una cattiva manutenzione dei pneumatici stessi, come ad esempio: pressione di gonfiaggio non idonea, cattivo allineamento e carichi eccessivi.

## Ecologia

Ogni volta che si usa un ricostruito si contribuisce alla difesa dell'ambiente. Mediamente per produrre un pneumatico nuovo servono circa 83 litri di petrolio, mentre per un ricostruito sono sufficienti 26 litri. Ricostruzione significa anche meno carcasse usate da smaltire. Solo in Europa, tutto questo significa:

- \* quasi 1.000.000 di tonnellate di petrolio in meno
- \* quasi 645.000 tonnellate di materie prime in meno
- \* circa 700.000 tonnellate di pneumatici in meno da smaltire all'anno.

© riproduzione riservata  
pubblicato il 22 / 10 / 2010