

Qualche settimana fa la rivista svizzera **auto-illustrierte** ha pubblicato un test sui pneumatici ricostruiti, organizzato dall'esperto di pneumatici del TÜV SÜD Thomas Salzinger, che è stato ripreso anche da [GripDetective](#).

I tester affermano che i pneumatici ricostruiti presentano prestazioni più scarse dei pneumatici economici cinesi. Sulla questione è intervenuta l'AIRP, Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, che ha voluto commentare la prova. Ecco il loro commento.

La prima precisazione che ci preme fare è che tutti i pneumatici ricostruiti venduti sul mercato europeo sono dei prodotti omologati. L'omologazione riguarda lo stabilimento del ricostruttore e viene rilasciata dall'autorità preposta a seguito di verifiche del processo di fabbricazione dopo avere testato - prova ruota-strada - con esito positivo diversi campioni della produzione. Questo tipo di procedura è stabilita da una normativa ad hoc ed è del tutto simile a quella prevista per i pneumatici nuovi. In base a quanto dispone la legge nella domanda di omologazione occorre indicare l'indice di carico e il codice di velocità massimo che si intende ricostruire, secondo il principio del cosiddetto "worst case" ovvero il caso peggiore. Questo perché, in sede di prova, i pneumatici vengono testati secondo un programma corrispondente all'indice di carico e codice di velocità indicati. Le prove sui pneumatici ricostruiti oltre a essere realizzate in sede di prima omologazione, alla presenza di enti omologatori tra cui ci sono numerosi TÜV, vengono ripetute annualmente. Solo se tutti i pneumatici superano con esito positivo il test, viene rilasciato il certificato di omologazione.

Purtroppo, anche a fronte di migliaia di test effettuati, a volte capita che un prodotto, sia esso nuovo o ricostruito, presenti delle problematiche - determinate da diversi fattori e non sempre connessi alla responsabilità del produttore come rilevato dall'articolo stesso -. Ma se nel caso di un pneumatico nuovo la notizia si sofferma ad analizzare cause ed effetti relativi alla singola marca del prodotto, quando si parla di ricostruito si tende a generalizzare coinvolgendo l'intero settore. Il rischio in questo caso è di ledere l'immagine di aziende che magari non hanno mai riscontrato problemi in tanti anni di attività.

Il settore del ricostruito, malauguratamente, sconta ancora una certa diffidenza. Eppure, a fronte di quote di mercato nel segmento vettura non rilevanti a causa della concorrenza di pneumatici provenienti dai paesi low-cost, nel segmento dei veicoli industriali l'utilizzo di prodotti di questo tipo è estremamente significativo: vanno da circa il 30% del mercato italiano fino a oltre il 50% nel mercato ricambio degli Stati Uniti: paese molto severo per quanto riguarda la responsabilità del produttore e la tutela del consumatore. Inoltre,

L'impiego di pneumatici ricostruiti è largamente diffuso su diversi mezzi di trasporto sia pubblici che privati: aerei e bus. Ciò dimostra che il tema delle prestazioni di un pneumatico è legato al tipo di prodotto che viene utilizzato e il ragionamento si applica sia che si parli di nuovo che di ricostruito. Nel caso della ricostruzione infatti è possibile ricostruire un prodotto premium, con mescole del tutto simili se non identiche all'originale - spesso i produttori di pneumatici nuovi sono anche ricostruttori o forniscono in licenza i materiali e i propri disegni - oppure su un prodotto budget, che evidentemente avrà prestazioni diverse.

C'è poi da aggiungere che il settore della ricostruzione si inserisce all'interno di un processo virtuoso di economia circolare in cui il riciclo consente di ridurre l'utilizzo di materie prime a vantaggio di una maggiore sostenibilità ambientale. Ultimo ma non per importanza, la ricostruzione di pneumatici è un'attività labor-intensive, vale a dire che l'incidenza del costo del lavoro sul prodotto finito è molto significativa contribuendo a creare posti di lavoro in tutta la filiera.

© riproduzione riservata pubblicato il 19 / 08 / 2020