

Il riciclo va per la maggiore e ciò ha la sua importanza anche in termini di mobilità sostenibile. La tendenza a riciclare le gomme usate, procedendo alla cosiddetta ricostruzione, esiste da tempo. Ma come mai questa tecnologia non è finora mai riuscita veramente a imporsi? Alla fin dei conti, questi pneumatici sono validi e sicuri? Sono domande che si è posto anche il TCS, procedendo a un'analisi approfondita nel corso dei test annuali sui pneumatici.

La tecnologia volta a ricostruire i pneumatici, vale a dire il riciclaggio delle gomme usate procedendo alla sostituzione del battistrada, esiste da anni nel settore dei veicoli utilitari, delle macchine agricole e persino della competizione automobilistica. La ricostruzione costituisce un'alternativa alla fabbricazione di pneumatici nuovi. Per la ricostruzione, le gomme usate, soprattutto quelle dei costruttori di alta gamma, vengono raccolte e, con un procedimento speciale, il loro battistrada consumato viene staccato dalla carcassa e sostituito con uno nuovo, applicato con il procedimento della vulcanizzazione. La gomma ricondizionata è così destinata ad avvicinarsi alla qualità di uno pneumatico nuovo, appena fabbricato.

Vista, però, la discussa reputazione di questi prodotti, è stato recentemente finanziato un [**progetto - denominato AZuR**](#) - che ha l'obiettivo di promuovere l'immagine delle gomme ricostruite. Protagonista del progetto è la rete tedesca AZuR (Allianz Zukunft Reifen), una sorta di associazione o 'alleanza' (Allianz) di aziende di vario tipo, ma tutte legate al tema pneumatici (Reifen), che si sono messe in rete per perseguire degli obiettivi comuni per il futuro (Zukunft). Il 70% dei costi sarà a carico della fondazione ambientalista Deutsche Bundesstiftung Umwelt (DBU) e il restante 30% a carico delle aziende che aderiscono e che al momento sono **King-Meiler, Kraiburg, Marangoni, Rigdon, Reiff Süddeutschland, Rösler e Rula**.

Attualmente, l'impresa "Reiden Hinghaus", di gran lunga il maggiore produttore di pneumatici ricostruiti in Europa, tiene un'intensa campagna pubblicitaria in favore della sua marca "King Meiler". In Svizzera, i pneumatici King Meiler sono in vendita solo online e sono spesso meno costosi delle gomme nuove. Sul mercato svizzero si riscontrano pochissimi pneumatici ricostruiti di altre ditte.

In numerosi test del TCS, gli pneumatici ricostruiti sono dichiarati "non consigliati"

Il TCS esegue test di pneumatici ricostruiti dal 2003. In passato, questi test hanno dimostrato che le gomme ricostruite non reggono il confronto con quelle nuove di fabbrica di noti produttori di pneumatici. Nel corso dell'ultimo test, sono state esaminate

attentamente le gomme della marca King Meiler. Hanno ottenuto una valutazione negativa, soprattutto sul fondo stradale bagnato e sulla neve, ma anche per quanto riguarda il rumore di rotolamento. Su fondo stradale bagnato (asfalto), con una frenata a fondo a 80 km/h, prima di fermarsi il King Meiler supera di tre passaggi pedonali la distanza di frenata della gomma meglio classificata in questo criterio. In caso di urto, ciò può avere conseguenze mortali per il pedone. Sulla strada asciutta, come su quella bagnata, il comportamento di questi pneumatici è impreciso e "spugnoso", ciò che può avere pesanti conseguenze in caso di una brusca manovra d'evitamento di un ostacolo. In caso di forte pioggia, il King Meiler è velocemente soggetto all'aquaplaning. Infine, questo pneumatico presenta un elevato livello di rumore di rotolamento, sia all'interno che all'estero.

Una conferma dunque al test, realizzato nel 2020 dalla rivista svizzera Auto Illustrierte, durante il quale, [un pneumatico King Meiler era addirittura esploso!](#)

Altro elemento a carico delle gomme ricostruite è un sondaggio fatto in Germania, secondo cui, [gli stessi gommisti tendono a non proporre ai clienti](#) proprio per le preoccupazioni relative alla sicurezza.

Quali sono le cause di questi risultati negativi emersi dal test?

Le cause dei risultati negativi al test sono molteplici. Da un lato, possono essere attribuiti alla carcassa utilizzata, che si differenzia da un produttore all'altro. Ciò significa che esiste il rischio che, in definitiva, anche se il battistrada è identico, si viaggia con quattro pneumatici d'origine diversa. Questo significa che ogni ruota può presentare caratteristiche di maneggevolezza differenti. Dall'altro lato, ogni costruttore di pneumatici sviluppa i propri battistrada, sia che si tratti del disegno del profilo o della mescola di caucciù usata. Occorre dunque sapere se la qualità dei battistrada utilizzati per la ricostruzione è simile a quella dei costruttori di alta gamma. Il TCS è favorevole alla sostenibilità nella produzione degli pneumatici. Tuttavia, questa sostenibilità non deve essere ottenuta a scapito della sicurezza.

© riproduzione riservata pubblicato il 5 / 10 / 2021