

Il fatto che la ricostruzione di pneumatici usurati sia efficiente in termini di costi, risparmio di risorse e sostenibilità è ormai cosa nota. La ricostruzione, però, non ha solo un passato, come Michelin ha sottolineato un paio di settimane fa nello stabilimento Remix di Homburg (Saar), in occasione del [100° anniversario della sua attività in questo settore](#), ma ha soprattutto un futuro.

Dalla fondazione dell'azienda, Michelin ha contribuito al progresso della mobilità con numerose innovazioni, in particolare nel settore dei trasporti, hanno sottolineato Bernd Lanius, Plant Manager di Homburg (Saar), e Philipp Ostbomk, Vice President Sales B2B Europe North. Con questo intendono non solo l'invenzione del pneumatico radiale nel 1940, che ha segnato l'inizio di una nuova era nel design dei pneumatici per Michelin, ma anche nella ricostruzione. Già nel 1923, Michelin aveva dato *"un esempio di sostenibilità"* per la prima volta nella ricostruzione dei pneumatici per autocarri e quindi si considera un *"pioniere"* in questo segmento che può vantare una storia di 100 anni.

La ricostruzione dei pneumatici per camion offre *"un grande potenziale di risparmio"*, hanno sottolineato ancora una volta i manager Michelin. Infatti, il pneumatico può aumentare il suo chilometraggio del 100 per cento, mentre la ricostruzione costa solo dal 60 al 65 per cento del nuovo pneumatico - e come *"immagine speculare del nuovo pneumatico"* offre *"prestazioni equivalenti"*, ha sottolineato Ostbomk, che definisce i pneumatici Remix ricostruiti a caldo pari ai pneumatici nuovi premium.

Inoltre, il processo Remix, praticato nel Gruppo dal 1966 - lo stabilimento di Homburg è attivo dal 1971 - garantisce che la riscolpitura dei pneumatici, che aumenta il chilometraggio di un ulteriore 25 per cento, mentre il servizio presso i rivenditori abilitati di solito costa meno di 50 euro. Ne consegue che c'è molto potenziale nei pneumatici per ridurre il costo totale di gestione della flotta.



All'inizio della settimana scorsa, **Bernd Lanius**, Plant Manager di Homburg (a sinistra), e **Philipp Ostbomk**, Vice President Sales B2B Europe North, hanno spiegato i vantaggi della ricostruzione a caldo per il consumatore e per l'ambiente (Immagini: NRZ/Arno Borchers)

Come è noto, Michelin non è solo uno dei fornitori più longevi di tale potenziale di risparmio, ma anche uno dei più grandi, a livello mondiale. Nella sola regione dell'Europa settentrionale, il produttore francese gestisce attualmente due impianti Remix: quello di Homburg (Saar) può produrre **620.000 pneumatici** ricostruiti a caldo all'anno, e quello di Stoke-on-Trent, nel Regno Unito, aperto nel 1968, ne produce altri **310.000**. Inoltre, c'è un terzo impianto Remix a Valladolid, in Spagna (dal 1974), che però non rientra nella regione

Europe North. Michelin gestisce anche un impianto Remix nel suo mercato interno francese. Dalla messa in servizio di entrambi gli stabilimenti, un totale di circa 30 milioni di pneumatici per camion sono stati ricostruiti, 19,2 milioni dei quali nel solo stabilimento tedesco, dove ben 400 dei 1.350 dipendenti sono attualmente impegnati nella ricostruzione. A Homburg (Saar), Michelin produce ogni anno anche circa un milione di nuovi pneumatici per camion e chip RFID, che saranno in allestimento standard in tutti i nuovi pneumatici per camion Michelin entro la fine di quest'anno, e quindi, in seguito anche in quelli ricostruiti.

Per Bernd Lanius e Philipp Ostbomk, tuttavia, tali cifre non descrivono solo il potenziale di risparmio per i clienti. [Molto si può risparmiare anche su altri fronti con la ricostruzione](#). Ad esempio, i due stabilimenti (Homburg e Stoke) hanno evitato che 30 milioni di pneumatici dovessero essere riciclati in anticipo. *“Ciò corrisponde a 2,1 milioni di tonnellate di materie prime risparmiate e quasi 3,5 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> che non sono state rilasciate nell'ambiente. Ciò significa che l'equilibrio ambientale della ricostruzione dei pneumatici dei camion è davvero impressionante”*, ha detto a Homburg.

Fin dall'inizio, le carcasse truck Michelin sono [progettate in modo tale da avere fondamentalmente diverse vite](#) e possono essere ricostruite almeno una volta. Tuttavia, solo i pneumatici per autocarri la cui carcassa *“soddisfa ancora gli elevati standard di qualità Michelin”* dopo l'uso su strada *“superano l'a severa ispezione in entrata”*; parliamo di una quota che arriva fino al 90 per cento dei pneumatici per camion Michelin.

Questa proposta di valore è un caposaldo che Michelin vuole portare con sé anche in futuro.

## ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER



TRUCK<sub>by</sub>  
**PNEUSNEWS**

© riproduzione riservata pubblicato il 4 / 09 / 2023