

Ogni anno in Europa vengono cambiati più di 300 milioni di pneumatici per auto, veicoli commerciali leggeri e camion per sostituire gomme usurate o difettose, circa 45 milioni dei quali solo in Germania. La maggior parte degli automobilisti e molte aziende commerciali potrebbero ottimizzare i ricambi di pneumatici delle flotte migliorando l'impatto ambientale e riducendo i costi della mobilità.

Con soluzioni professionali per la riparazione e la ricostruzione di pneumatici per autovetture e camion, nonché per veicoli industriali, agricoli e fuoristrada, Rema Tip Top, con sede a Poing, vicino a Monaco di Baviera, promuove un **ciclo di pneumatici sostenibile che riduce i costi e il consumo di materie prime.**



“La ricostruzione dei pneumatici usurati e la riparazione dei pneumatici difettosi è un’alternativa ecologicamente ed economicamente sostenibile per le flotte rispetto all’acquisto di pneumatici nuovi” - ha affermato **Gerhard Hieber**, Product Manager di Rema Tip Top, un partner della rete di Allianz Zukunft Reifen (AZuR - Alleanza per il futuro dei pneumatici).

Rema Tip Top, uno dei principali produttori mondiali di sistemi di riparazione dei pneumatici, supporta l’obiettivo a lungo termine della rete AZuR di riutilizzare o riciclare il 100% dei pneumatici dopo il loro primo ciclo di utilizzo.

Anche **l’istruzione e la formazione** nel campo della riparazione dei pneumatici svolgono un ruolo importante in questo senso, per questo motivo, Rema Tip Top forma le aziende nell’uso di vari sistemi di riparazione presso la Rema Tip Top Academy di Poing vicino a Monaco.

Ogni anno, circa quattro milioni di conducenti in Germania subiscono danni ai pneumatici a causa di oggetti che le gomme “investono” lungo i diversi tragitti coperti, Gerhard Hieber suppone che in più di 1,5 milioni di questi casi, una riparazione sarebbe tecnicamente possibile e permetterebbe un risparmio economico ai conducenti di veicoli. La riparazione non inciderebbe minimamente sulla sicurezza e sulla durabilità complessiva dei pneumatici.



“I pneumatici riparati offrono lo stesso livello di sicurezza di quelli nuovi anche a velocità e coppie elevate. Questo è garantito se il danno viene valutato correttamente e la riparazione viene eseguita in un’officina specializzata.” - hanno affermato gli esperti di Rema Tip Top.

I danni più frequenti ai pneumatici sono grandi **dai 3 ai 6 millimetri**, una misura tale per cui potrebbero essere riparati rapidamente e a costi contenuti con il sistema “Minicombi” certificato TÜV, prodotto da Rema Tip Top in Germania, un sistema che si basa sulla vulcanizzazione a caldo.

La vulcanizzazione a caldo viene utilizzata per forature grandi fino a 10 mm, i vantaggi in termini di risorse e costi della riparazione dei pneumatici sono significativi.

Poiché uno pneumatico difettoso di solito deve essere sostituito su ogni asse, le nuove gomme possono costare fino a € 200 a gomma, a seconda delle dimensioni del pneumatico e della classe di prestazioni.

Rema Tip Top è stato il primo fornitore al mondo a lanciare una toppa per la riparazione degli pneumatici con uno **strato legante bimodale**, che è caratterizzato da un potere adesivo iniziale molto elevato e da una resistenza strutturale notevolmente maggiore rispetto agli standard.

In termini di sostenibilità c’è anche un’importante tendenza verso la riparazione dei pneumatici senza solventi che è un aspetto positivo per la tutela ambientale.

Gerhard Hieber ha aggiunto su questo tema: *“Secondo i nostri calcoli, la produzione e lo smaltimento di uno pneumatico produce 44 kg di CO2. Solo in Germania, le riparazioni degli pneumatici potrebbero far risparmiare oltre 32.000 tonnellate di emissioni di CO2 ogni anno”*.

I fattori ambientali hanno un impatto ancora maggiore quando si utilizzano pneumatici ricostruiti, secondo uno studio AZuR/DBU del Fraunhofer Institute for Environmental, Safety and Energy echnology UMSICHT, la produzione di un pneumatico ricostruito rispetto ad uno nuovo, permette un risparmio del **63% nelle emissioni di CO2**, se parametrato ad una gomma di uguale qualità.

Con una classe di resistenza al rotolamento identica e un chilometraggio comparabile, i pneumatici ricostruiti non aumentano i consumi dei veicoli rispetto a dei pneumatici non ricostruiti ma di nuova costruzione.



Gerhard Hieber ha concluso rassicurando i conducenti sulla **questione legata alla sicurezza**: *“La sicurezza non è un problema con i pneumatici rigenerati. Per decenni sono stati soggetti agli stessi severi requisiti di qualità in conformità con i regolamenti UN-ECE 108 e 109 a cui sono sottoposti i pneumatici nuovi. Un altro fatto interessante: mentre un pneumatico per auto può essere ricostruito al massimo una volta, i pneumatici per camion possono essere ricostruiti fino a tre volte. Nel settore dell’aviazione, invece, con i suoi requisiti di sicurezza particolarmente severi, un pneumatico può essere ricostruito fino ad un totale di sei volte.”*

© riproduzione riservata pubblicato il 3 / 12 / 2024