Airp, l'Associazione Italiana dei Ricostruttori di Pneumatici, ha fissato il nuovo livello qualitativo minimo dei materiali in gomma impiegati per la ricostruzione dei pneumatici. Il capitolato LTH 110 è infatti ultima edizione del documento LTH 70 predisposto fin dagli anni '70 con l'obiettivo di fissare il livello qualitativo minimo dei materiali impiegati nel processo di ricostruzione, così da assicurare una qualità del prodotto affidabile dal punto di vista della sicurezza, delle prestazioni e della durata. Come il nuovo infatti, anche il ricostruito per essere affidabile deve avere alcune caratteristiche indispensabili: un processo produttivo garantito da criteri predeterminati per legge (questo è assicurato dai Regolamenti ECE ONU 108 e 109), una struttura resistente ed in buono stato e materiali di qualità. Naturalmente la necessità di essere al passo con i tempi aveva portato AIRP ad adeguare il capitolato alle evoluzioni tecnologiche nel campo. LTH/70 ha lasciato il posto a periodiche evoluzioni fino all'attuale versione 110.

Le finalità del capitolato sono principalmente quelle di assicurare all'utilizzatore di poter viaggiare con pneumatici funzionali, in poche parole: sicuri, affidabili ed economici. I valori nel capitolato rappresentano una soglia minima di qualità indispensabile per un buon ricostruito, che non preclude assolutamente la possibilità di utilizzare materiali qualitativamente più elevati. Le prescrizioni riguardano i pneumatici per autovettura, autoveicoli industriali leggeri, medi e pesanti, autobus, rimorchi stradali e movimento terra, ne restano esclusi quelli per agricoltura, ex avio e carrelli industriali. Le caratteristiche fisiche e meccaniche si riferiscono essenzialmente alla fascia profilata, alla striscia per estrusore trafilata e alla foglia per fianchi. Anche le disposizioni tecniche per le prove in laboratorio trovano una loro ben precisa individuazione, i riferimenti alle norme UNI non mancano.

I pneumatici ricostruiti sono ampiamente impiegati in tutti i comparti e in particolare in quelli degli autobus, dei camion e degli aerei con l'obiettivo di utilizzare pienamente la struttura portante del pneumatico, dopo che il primo impiego ha determinato l'usura del battistrada. La ricostruzione deve avvenire con il rigoroso rispetto di norme tecniche (Ece Onu 108 e Ece Onu 109) emanate dalla Commissione Economica per l'Europa dell'Ufficio Europeo delle Nazioni Unite (UNECE) e resi obbligatori in tutti i paesi della UE il 13 settembre 2006.
Le norme Ece Onu riguardano il processo di ricostruzione e garantiscono che le procedure seguite rispondano pienamente alle regole di buona fabbricazione. Per quanto riguarda i materiali Airp ha invece fissato i livelli qualitativi minimi dei materiali oggi utilizzabili, pubblicando l'ultima versione del capitolato LTH che porta il numero 110 e che è stato certificato dal Cerisie (laboratorio per la certificazione e la ricerca sui sistemi elastomerici.
I vantaggi dei pneumatici ricostruiti, particolarmente apprezzati per gli autobus e per i

veicoli per trasporto di merci, sono multipli e vanno dal risparmio (mai a scapito della sicurezza) al rallentamento delle esigenze di smaltimento dei pneumatici usati, a tutto beneficio dell'ambiente. La valenza ambientale è stata riconosciuta anche dal Parlamento che, con la Legge Finanziaria per il 2002, ha stabilito che le flotte pubbliche debbano riservare ai ricostruiti almeno il 20% dei loro acquisti di pneumatici di ricambio, quota questa che è, peraltro, largamente inferiore a quella media relativa agli autoveicoli privati per il trasporto merci e agli autobus.

Scarica il Capitolato Airp LTH 110

© riproduzione riservata
pubblicato il 26 / 03 / 2012