"Il ruolo del gommista nella gestione dei pneumatici autocarro è fondamentale: la buona manutenzione può esaltare le potenzialità del prodotto, così come una cattiva cura del pneumatico ne può pregiudicare le performance in maniera significativa", afferma Andrea Bottini, Responsabile Vendite Italia della Business Unit Truck di Pirelli, incontrato in occasione della presentazione ad Izmit, in Turchia, di tre nuove linee di prodotto della serie S01.

PN: Quanto è importante la consapevolezza delle flotte in tema di sicurezza e corretta manutenzione?

AB: E' importantissima. Basti dire che oggi in Europa solo una parte esigua dei mezzi pesanti viaggia con la corretta pressione di gonfiaggio. Secondo le statistiche il 70% dei mezzi pesanti risulta avere pneumatici con pressione inferiore a quella raccomandata e quasi il 10% degli incidenti su strada è provocato da coperture in condizione di sottogonfiaggio. Assicurare alla flotte la corretta manutenzione dei pneumatici si traduce in un vantaggio economico per le flotte ma soprattutto in una maggiore consapevolezza sull'importantissimo tema della sicurezza.

PN: La sicurezza prima di tutto, ma è anche conveniente?

AB: Sicurezza e ottimizzazione dei costi d'esercizio viaggiano di pari passo: pneumatici sottogonfiati hanno una durata di vita più breve e comportano un consumo superiore di carburante, a causa della maggiore resistenza al rotolamento. In concreto, il consumo di carburante aumenta significativamente se la pressione è del 15% o oltre rispetto a quella raccomandata .

PN: Quali sono le novità che Pirelli propone al mercato in termini di servizio e manutenzione?

ab: Abbiamo due progetti molto innovativi che potranno portare vantaggi quantificabili alle flotte che scelgono di montare prodotti Pirelli. Il primo si chiama **Fleet Check** ed è un applicativo che consentirà alla flotta la gestione diretta del parco pneumatici, con controllo di pressione e profondità degli incavi. I valori, rilevati manualmente, verranno infatti trasmessi alla banca dati della flotta tramite un ricevitore palmare. Questo sistema consente di elaborare report completi per analizzare costi di gestione e performance delle gomme.

La seconda innovazione è invece il **Tyre Monitoring System**, uno strumento elettronico, posto all'interno di ciascun pneumatico, in grado di monitorare automaticamente pressione,

temperatura e chilometraggio. Tutti i dati, identificati per ciascuna gomma, vengono inviati, via radiofrequenza, ad un ricevitore palmare, segnalando eventuali perdite di pressione.

PN: In che fase di sviluppo si trovano questi progetti?

AB: La Fleet Management Application è già operativa e in fase di sperimentazione presso le flotte in Regno Unito, Turchia e Sudamerica, con risultati molto soddisfacenti, in quanto consente ai gestori delle flotte di controllare anomalie e criticità, programmando di conseguenza la manutenzione e aggiornando i costi di esercizio. Anche in Italia l'applicazione sarà disponibile prossimamente. Fleet Check verrà in un primo step proposto ad alcune flotte e successivamente anche ai clienti.

Il Tyre Monitoring System per ora è disponibile in Ricerca & Sviluppo, ma ha un costo ancora troppo alto, anche perché deve essere moltiplicato per ciascun pneumatico. Dobbiamo raggiungere un giusto compromesso tra il costo dello strumento e la possibilità di risparmio sui costi derivati dal cattivo utilizzo delle gomme. Del resto pochi scostamenti della pressione determinano un peggioramento delle performance del pneumatico che arrivano fino al 20-30%. La soluzione sarà comunque disponibile a breve.

PN: L'avvio del sistema di gestione dei PFU e il relativo eco-contributo che impatto potranno avere nel business truck?

AB: Sarà un elemento di uniformità forte sul mercato, a vantaggio di tutta la filiera. Il momento certo non è dei migliori per la competitività molto spinta nel segmento dell'autotrasporto, ma, al di là del primo scossone, il sistema troverà la propria regolarità. Pirelli ha un'anima assolutamente green-oriented e pensiamo che le nuove regole avvantaggeranno chi già sosteneva dei costi corretti.

PN: Potrebbe essere un fenomeno che dà maggiore impulso alla ricostruzione?

Sì, potrebbe spingere la ricostruzione, nei limiti fisici delle vendite del nuovo.

PN: Come gestisce Pirelli la ricostruzione?

AB: L'obiettivo di Pirelli è mantenere la qualità identica per tutte le vite del pneumatico. Un obiettivo che otteniamo con tre elementi: In primo luogo, si deve partire dalla qualità progettuale e produttiva della carcassa e del pneumatico, che deve tenere conto delle variabili che interverranno in tutto il ciclo di vita. In secondo luogo, dal 2010 mettiamo a disposizione le fasce prestampate Novateck, realizzate con mescole analoghe a quelle del

prodotto nuovo e che riproducono i disegni originali, lasciando inalterati, anche dopo la ricostruzione, l'interazione tra disegno e carcassa e il livello qualitativo e prestazionale del prodotto ricostruito, che si attesta assolutamente ai migliori eventi del mercato. Infine c'è la rete selezionata di ricostruttori. Noi non siamo ricostruttori e quindi in Italia abbiamo scelto di appoggiarci a Marangoni, un partner affidabile e riconosciuto dal mercato. In Europa il network di ricostruttori specializzati, selezionati da Pirelli, è composto da 26 punti vendita e in Sudamerica da 88.

PN: Quali sono in sintesi i vantaggi della ricostruzione?

La ricostruzione consente di valorizzare la qualità della carcassa e l'investimento sul pneumatico, riducendo il costo per chilometro e il costo complessivo d'esercizio, con un'importante riduzione anche dell'impatto ambientale.