

Sono realizzati con materie prime rinnovabili e contengono solo minime quantità di materiali fossili: i pneumatici "green" sono il sogno nel cassetto di ogni produttore. I chimici che lavorano in Continental sono impegnati a realizzare questo sogno. Stanno già sostituendo oli fossili con oli di semi di colza e il poliestere con il rayon quale rinforzo per la carcassa del pneumatico. Al tempo stesso, la gomma sintetica e naturale viene sostituita sempre più da gomma riciclata di vecchi pneumatici.

Ma agli occhi di Boris Mergell, responsabile Material and Process Engineering di Continental pneumatici, è una sfida continua: "Non tutte le materie prime dei pneumatici possono essere sostituite da materiali rinnovabili" spiega. "In molti casi, simili materiali hanno un impatto negativo sulle performance di frenata o sulla resistenza al rotolamento - e non accetteremo mai compromessi in questo senso. Inoltre, la sostituzione generalizzata di materiali fossili con materiali rinnovabili non è sempre una soluzione quando impegna porzioni di terreni agricoli che potrebbero essere invece utilizzate per la produzione alimentare". Mergell spiega che un pneumatico standard di Continental per autovettura contiene già quasi il 45% di materiali non provenienti da benzine. "In termini di compatibilità ambientale dei materiali, i pneumatici sono effettivamente superiori alla propria reputazione" prosegue.

L'estrazione della gomma dal dente di leone (più propriamente chiamato Tarassaco), per esempio, è una promettente alternativa all'estrazione della gomma dagli alberi.

Da quando questa pianta cresce in campi incolti in Europa, non è più in competizione con i prodotti alimentari e non deve neanche essere trasportata per lunghe distanze per raggiungere le fabbriche europee. Al tempo stesso il nero di carbone può essere rimpiazzato nel composto dal silice, spiega Mergell. In questo modo, il 20% del peso del pneumatico può essere sostituito da materiali "naturali". Se ricavati da risorse rinnovabili o impianti di riciclo, plastificanti e resine possono potenzialmente essere utilizzati per pneumatici.

"Abbiamo ancora bisogno di condurre numerosi test sui materiali nel nostro processo industriale prima di parlare di progressi significativi" ammette Mergell, mettendo inoltre in guardia sulle facili aspettative riguardo ai pneumatici green, che non potranno arrivare sul mercato dall'oggi al domani. Ci vorranno altri cinque anni almeno: "Ma siamo sulla strada giusta per il raggiungimento di questo obiettivo".