



## Recauchutagem no setor dos transportes

Um desafio ou uma oportunidade?

Por Valorpneu

**Avizinha-se uma década que se prevê bastante exigente a vários níveis: económico, financeiro, político, ambiental e social, com desafios que se estendem ao setor dos transportes, cujo grande objetivo passa pela utilização de pneus recauchutados nos seus veículos. Uma medida que irá contribuir para a tão desejada economia circular, reduzindo custos significativos, diminuindo o volume de desperdício e também poupando recursos naturais.**

Grande parte dos pneus que equipam veículos pesados e equipamentos industriais utilizados nos sectores da construção e do betão pronto são concebidos para terem mais do que um ciclo de vida, graças ao reforço da carcaça do pneu, um elemento essencial.

A recauchutagem, uma atividade com mais de meio século em Portugal, é o processo através do qual ocorre o recondicionamento de um pneu usado, prolongando a vida útil do mesmo, quer por aplicação de um novo piso, quer por aplicação de um novo piso e novas paredes laterais (recauchutagem integral).

A inspeção é a primeira fase do processo, na qual se avalia a condição do pneu usado, inicialmente através da inspeção visual e táctil e depois através de equipamentos que detetam inconformidades na estrutura interna do pneu, por forma a serem determinados quais os que têm qualidade para serem aproveitados. Note-se que para que sejam recauchutados, os pneus têm de apresentar determinadas condições técnicas.

Segue-se a operação de raspagem, com vista a remover o piso remanescente e preparar a textura do pneu. No caso da recauchutagem integral, o pneu é colocado num molde, onde será revestido através da aplicação da borracha em frio sobre o piso e flancos, seguindo-se a vulcanização. Já no caso da recauchutagem por aplicação apenas de um novo piso, é colocada uma banda de rolamento com escultura definida e pré-vulcanizada seguindo-se a vulcanização. No final do processo o pneu recauchutado é submetido a uma inspeção criteriosa que assegura a sua qualidade. Pode afirmar-se que, em

termos de segurança, as condições de um pneu recauchutado homologado são idênticas às do pneu novo.

Existe ainda um outro processo, por norma anterior à recauchutagem, a reesculturação, que permite que um pneu continue a rodar e percorra mais quilómetros. Este processo consiste na reabertura da escultura do pneu numa fase prévia ao seu desgaste total.

A recauchutagem de um pneu permite economizar quase dois terços das matérias-primas e energia indispensáveis para a produção de um pneu novo, poupando recursos naturais e reduzindo o volume de resíduos produzidos. Para além disso, um pneu recauchutado pode substituir um pneu novo com grande desempenho, sendo uma atividade fundamental para a economia circular no domínio dos pneus. Mais, os pneus recauchutados podem ser reintroduzidos no ciclo mais do que uma vez e permitem o prolongamento da vida do pneu, rentabilizando-o. Segundo dados da Valorpneu – entidade gestora do Sistema Integrado de Gestão de Pneus Usados (SGPU) em Portugal – em 2018, foram recauchutados no setor dos transportes 187.639 pneus, que equipam veículos pesados e 52.645 veículos comerciais, e 2.127 pneus no setor da Engenharia Civil.

Torna-se importante, por tudo isto, sensibilizar os transportadores e empresas de construção e do betão pronto para as vantagens da utilização de pneus recauchutados, até porque na Europa são transportados mais de 14 biliões de toneladas de bens por ano. Quilómetros e quilómetros percorridos todos os dias. Já imaginou as potencialidades da indústria da recauchutagem na redução do impacto ambiental e na poupança em termos económicos no setor dos transportes?

SABIA QUE...



A energia consumida na recauchutagem de um pneu usado é 2,5 vezes inferior à utilizada na produção de um pneu novo?