

Alcuni produttori di pneumatici hanno proposto di portare il limite legale del battistrada dagli attuali 1,6 millimetri a 3 o addirittura 4 millimetri. Michelin, invece, sostiene che l'attuale limite legale di 1,6 mm risponde perfettamente alle esigenze della mobilità moderna.

I pneumatici Michelin invernali, come il Pilot Alpin, con le lamelle profonde in 3D, e il CrossClimate, sono pneumatici omologati per l'inverno nei paesi in cui i pneumatici invernali sono obbligatori, e offrono prestazioni elevatissime fino all'ultimo chilometro, cioè fino a un livello di usura del battistrada di 1,6 mm.

Michelin afferma di essere contraria a un cambiamento della regolamentazione relativa a una profondità minima di scultura dei pneumatici, per tre ragioni:

1-Sicurezza

- La regolamentazione in vigore, del 1989, prendeva in considerazione le prestazioni dell'epoca. Per quanto riguarda i progressi realizzati nel mondo dei pneumatici, la maggior parte dei modelli attuali offre prestazioni superiori.
- Oggi, nessuna statistica permette di stabilire la relazione tra un aumento degli incidenti e il fatto che lo spessore del battistrada sia inferiore a 3 o 4 mm.
- Le distanze di frenata dipendono da diversi elementi. Sistema di frenata, sensori ABS, granulometria del suolo (livello di aderenza), condizioni meteorologiche (umidità e temperatura), pressione dei pneumatici, temperatura della gomma, comportamenti di guida sono tra i tanti criteri che entrano in gioco al di là delle caratteristiche intrinseche del pneumatico.
- Anche i pneumatici nuovi possono presentare grandi differenze di prestazioni nel campo dell'aderenza in base alla marca, ai produttori, ai modelli e alle misure. Un pneumatico premium con una scultura del battistrada a 1,6 mm può essere più performante di un pneumatico economico "budget", nuovo o quasi nuovo.
- In realtà, già i primi chilometri percorsi determinano un'usura. Michelin offre per l'insieme dei suoi pneumatici un alto livello di performance per ogni esigenza fino a uno spessore di scultura del battistrada di 1,6 mm, cioè diversi anni e decine di migliaia di chilometri dopo l'acquisto.

2-Costo

- Sostituire i pneumatici quando lo spessore della scultura è 3 o 4 mm costringe a un cambio più frequente, con conseguente aumento di costi per il consumatore. Questo non è accettabile in un'epoca in cui i progressi tecnologici legati al pneumatico,

indipendentemente da quelli raggiunti in campo automobilistico, dovrebbero, al contrario, offrire un miglioramento delle prestazioni dei pneumatici.

- Sostituire un pneumatico a 3 o 4 mm di profondità di scultura invece che a 1,6 mm rappresenta indicativamente un pneumatico in più per vettura ogni due anni - una situazione non proponibile all'automobilista.
- L'impatto per gli utilizzatori professionali e per le flotte sarebbe altrettanto significativo, con un incremento del TCO (costo totale di gestione). Aumenterebbero le rate mensili associate ai contratti di noleggio e leasing, come i termini dei sempre più diffusi PCP (personal contract purchase) per i privati.

3-Ecologia

- Fabbricare un pneumatico richiede l'utilizzo di numerosi materiali, ma anche energia. Più materia è utilizzata, maggiore è l'impatto ambientale. Sostituire i pneumatici il più tardi possibile permette di evitare il sovra-consumo di materie prime e di energia.
- La resistenza al rotolamento, responsabile del 20 % del consumo di carburante delle vetture (motore termico ed elettrico), migliora con l'usura. Sostituire prematuramente i pneumatici comporterebbe un consumo supplementare fino a 900 milioni di litri di carburante l'anno, cioè ulteriori 3 milioni di tonnellate l'anno di emissioni di CO₂, l'equivalente di un anno di emissioni di CO₂ per una città come Manchester (GB). Questo livello raggiungerebbe i 9 milioni di tonnellate se si aggiungesse la perdita di materia generata dalla sostituzione anticipata dei pneumatici, l'equivalente delle emissioni annuali di CO₂ della città di Birmingham, seconda città della Gran Bretagna.
- Anche il riciclo consuma energia. Più materia si deve riciclare, meno efficaci si è in termini di sostenibilità. Nel parco automobilistico europeo, passare da 1,6 mm a 3 mm corrisponderebbe a oltre 1,5 milioni di tonnellate di materie prime perse annualmente, equivalenti a una richiesta energetica di 290 milioni di tonnellate di petrolio greggio, cioè la produzione annuale di Messico e Venezuela insieme.

NB: La regolamentazione europea, secondo la direttiva 89/459/CEE, recepita in Italia all'interno del Decreto Legislativo N. 285 del 30/04/1992 (Nuovo Codice della Strada) relativo alle caratteristiche e alle condizioni di utilizzo dei pneumatici di automobili e rimorchi, definisce a 1,6 mm la profondità legale minima della scultura dei pneumatici dei veicoli appartenenti alle categorie internazionali M 1 (vetture), N 1 (furgoni) e O1/O2 (rimorchi). È stato considerato, quindi, che questa profondità di scultura del battistrada sia sufficiente per evacuare il velo d'acqua presente su una strada potenzialmente bagnata e offra le condizioni di sicurezza per tutti gli automobilisti, in ogni condizione.