

Una nuova relazione del settore sugli effetti del sistema di etichettatura dei pneumatici, a 5 anni dalla sua introduzione sul mercato europeo, ha riscontrato una costante evoluzione del mercato, ma nessun miglioramento significativo della qualità dei prodotti venduti. I prodotti classificati tra E e C, infatti, rimangono quelli più comuni in Europa. Lo studio sottolinea la necessità di continuare a sottolineare lo scopo dell'etichetta del pneumatico, che è quello di sostenere scelte più informate.

Finanziato dall'associazione europea dei produttori di pneumatici e gomma (ETRMA), il rapporto realizzato dal gruppo Lizeo ha analizzato 400.000 etichette di pneumatici nell'UE28 tra il 2012 e il 2017 e ha esaminato la presenza nel mercato di diverse combinazioni di etichette per resistenza al rotolamento e aderenza sul bagnato. La prima prestazione è un'indicazione per l'efficienza dei consumi del carburante e minori emissioni del veicolo, mentre l'altra è un'indicazione delle prestazioni di sicurezza dei pneumatici su strade bagnate. Entrambi gli indicatori di prestazione devono essere considerati in combinazione, poiché sono in trade-off.

Il rapporto, pubblicato a ottobre, conclude che l'etichetta dei pneumatici è ancora uno "strumento giovane" e non sufficientemente conosciuto dagli automobilisti e dai gestori delle flotte. Di conseguenza, esiste ancora un potenziale significativo per la crescita della consapevolezza dell'attuale etichetta di pneumatici.

Alla domanda sulla necessità di creare una maggior consapevolezza sul sistema di etichettatura, **Fazilet Cinaralp**, Segretario Generale dell'ETRMA, ha dichiarato: *"Guardando a questo studio, è chiaro che l'etichetta dei pneumatici deve ancora affermarsi e che il mercato deve ancora apprezzare appieno i vantaggi derivanti dall'uso di pneumatici con le migliori combinazioni di resistenza al rotolamento e prestazioni di aderenza sul bagnato. C'è anche la necessità di riconoscere che, dato che questi attributi sono interdipendenti, è un enorme successo tecnologico essere in grado di creare pneumatici di alta qualità sia per l'efficienza del carburante sia per la sicurezza."*

"Sfortunatamente, lo studio Lizeo mostra che c'è una scarsa consapevolezza non solo dell'etichetta dei pneumatici, ma anche del fatto che i pneumatici sono un prodotto altamente tecnologico, con notevoli differenze nelle prestazioni e non solo nel prezzo. Di conseguenza, quando si discute di una rivisitazione dell'etichetta, l'obiettivo principale dovrebbe essere capire cosa può essere fatto per aumentare la consapevolezza e l'accettazione del mercato dell'etichetta stessa, prima di cambiare il sistema di classificazione aggiungendo nuove e più ambiziose classi", ha aggiunto la signora Cinaralp.

Il settore sostiene che vi è anche un forte bisogno di una maggiore sorveglianza del

mercato. Lo studio del gruppo Lizeo ha scoperto che circa 4.000 pneumatici erano etichettati in modo errato. Ciò è supportato dai risultati del rapporto MSTyr15, finanziato dalla Commissione europea, che indica la necessità di accrescere la fiducia degli acquirenti, dei produttori e dei dettaglianti e di controllare l'applicazione della legislazione europea, in quanto il 9% dei modelli di pneumatici esaminati ha richiesto l'applicazione delle misure di sicurezza.

Il rapporto Lizeo arriva in un momento opportuno, in quanto la Commissione europea propone una rivisitazione dell'etichetta del pneumatico nel nuovo regolamento proposto sull'etichettatura dei pneumatici del 2018. La proposta è attualmente all'esame del Parlamento europeo e del Consiglio.

A differenza dello studio Lizeo, la Valutazione d'impatto della Commissione europea del 2018 ha esaminato i dati provenienti da un solo mercato di pneumatici - la Germania - e ha esaminato singolarmente le prestazioni, la resistenza al rotolamento e l'aderenza sul bagnato. I due studi sono quindi difficili da confrontare, ma la valutazione dell'impatto è chiaramente più ottimistica, anche se non vi è un'enorme discrepanza tra le due serie di dati.

"I risultati indicano chiaramente che qualsiasi rivisitazione del sistema di etichettatura, in questa fase, sarebbe prematuro. I criteri per la rivisitazione, che sono fissati nel regolamento quadro sull'etichettatura, non sono stati rispettati e non c'è stato abbastanza cambiamento al vertice della scala", ha concluso Fazilet Cinaralp

Risultati chiave:

- Nel 2012-13, l'etichetta di pneumatici più comune per pneumatici per autovetture era "E-C": "E" per resistenza al rotolamento e "C" per aderenza sul bagnato. Nel 2017, questa etichetta è ancora la più comune, rappresentando circa un quarto del mercato dei pneumatici per autovetture.
- Meno dello 0,1% di tutti i pneumatici è attualmente etichettato come A-A, mentre più del 98% di tutti i pneumatici è ancora sotto il B-B.
- L'etichetta dei pneumatici incoraggia la concorrenza e differenzia i prodotti in base alle prestazioni, offrendo ai consumatori l'opportunità di prendere decisioni informate. Un'evoluzione del mercato verso pneumatici di qualità superiore, sia per quanto riguarda i consumi sia per la sicurezza, potrebbe avere un impatto positivo significativo sull'ambiente e sulla sicurezza stradale.

Dopo 5 anni dall'introduzione, l'etichetta europea deve ancora raggiungere il suo pieno potenziale | 3

[*Lo studio del gruppo Lizeo è consultabile a questo link*](#)