

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.

© riproduzione riservata



pubblicato il 4 / 10 / 2016