

Anche il 2014 non è stato un anno facile per il settore pneumatici in Italia e le vendite sono state molto penalizzate dal fattore meteorologico. Secondo Roberto Pizzamiglio, direttore vendite di Yokohama Italia, proprio a causa del clima mite degli ultimi mesi dell'anno, il sell out ha segnato mediamente un -20%. Inoltre i gommisti hanno smontato pneumatici sempre più usurati: la scelta del cambio è infatti sempre più procrastinata, in attesa - se la neve verrà - di montare delle gomme nuove. Del resto, la legge lo ammette: che sia estivo o invernale, un pneumatico con un battistrada residuo minimo di 1,6 mm è ammesso e non va incontro a sanzioni.

“Possiamo affermare che i pneumatici invernali con un battistrada residuo inferiore ai 3 mm non sono più ‘tanto invernali’, perché il lavoro fondamentale delle lamelle su terreni bagnati o innevati, volto a generare grip, è molto limitato dal fatto che i piccolissimi intagli che le contraddistinguono vanno ad annullarsi quasi del tutto. Per questo non ritengo 1,6 mm di spessore sufficienti per garantire la sicurezza con i pneumatici invernali, neppure con gli estivi”. Questa è l'opinione di Pizzamiglio, il quale sostiene la necessità di differenziare il battistrada residuo delle gomme estive e di quelle invernali, una soluzione che gioverebbe alla sicurezza degli automobilisti e anche alle casse dello stato, che, con il diminuire degli incidenti, potrebbe risparmiare in costi sanitari e assistenza.

☒ “Dovrebbe essere stabilito per legge il doppio battistrada, estivo e invernale, - continua Pizzamiglio - perché, in stagioni e condizioni climatiche diverse, esistono esigenze diverse al volante. Questo comporterebbe un ulteriore elemento di sicurezza alla guida: oltre ad essere contraddistinti dalla scritta M+S e dalla montagnetta stilizzata, quest'ultima che stabilisce la presenza di una miscela prettamente invernale, i pneumatici destinati all'uso nella stagione fredda offrirebbero così una condizione di maggior sicurezza.

Secondo le analisi del manager, l'utente professionale ha generalmente equipaggiato l'auto con gli invernali, mentre quello non professionale molto meno. Sono infatti soprattutto i pneumatici per auto medio-piccole che sono rimasti nei magazzini, anche se, soprattutto in questa fascia, sta crescendo il fenomeno dei pneumatici quattro stagioni. “I pneumatici quattro stagioni rappresentano una soluzione per essere a norma, dato che espongono la scritta M+S, pur non avendo la miscela invernale, ma non sono certo la risposta tecnica ideale e corretta in termini di sicurezza. Per questo Yokohama non è dell'avviso di introdurre a catalogo pneumatici all season.”

“Credo che anche la tecnologia più avanzata, applicata ad un pneumatico per ottenere le massime prestazioni, venga vanificata se l'auto non è equipaggiata in modo corretto, con prodotti di qualità e se non si controllano parametri fondamentali come la pressione di gonfiaggio. Le gomme sono una componente fondamentale e invece proprio sul pneumatico

è stata fatta un'attività di banalizzazione incredibile, sacrificando questo prodotto determinante per la sicurezza dell'auto sull'altare del prezzo. Ma non è vero che una gomma vale l'altra. I pneumatici che offrono alta tecnologia sono quelli che danno le migliori performance in termini di frenata, tenuta su bagnato e tenuta su fondi ghiacciati. E anche il circolo vizioso di voler risparmiare a tutti i costi, che si è innescato in questi anni, è eccessivo: prodotti di terza o quarta fascia offrono un risparmio immediato al momento dell'acquisto, ma rischiano di durare molto meno di un pneumatico premium. Alla fine dei conti, quindi, il risparmio nel lungo periodo non è così rilevante. Mentre una maggiore sicurezza al volante lo è, sempre.”.

