I pneumatici sono sempre più importanti non solo per la sicurezza, ma anche per i consumi. I governi di tutto il mondo, compresi quelli della Cina e degli Usa, tradizionalmente i più "sordi" del pianeta quando si parla di inquinamento, stanno introducendo limitazioni alle emissioni delle auto e, di conseguenza, i costruttori di veicoli chiedono ai produttori di pneumatici gomme sempre più verdi. Ma questi governi si stanno concentrando anche sui pneumatici.

Per la prima volta, gli Stati Uniti cercheranno di vietare pneumatici per autovetture che non sono efficienti nei consumi di carburante. Il Fast Act, firmato dal presidente Obama nel mese di dicembre 2015, è un disegno di legge che, tra le tante cose, delega la National Highway Traffic Safety Administrationa a fissare standard minimi per la resistenza al rotolamento entro la fine del 2017, una sorta di etichetta americana dei pneumatici.

Ma perché concentrarsi sulle gomme? Perché, con i progressi significativi fatti nei campi dell'aerodinamica e in altri segmenti importanti per l'efficienza come il peso delle vetture, che negli ultimi anni si riduce sempre di più, **oggi le auto bruciano una percentuale maggiore di carburante rispetto al passato**. Sembra incredibile, ma è così: Michelin ha affermato che oggi i pneumatici rappresentano il 25% del consumo totale di carburante di una vettura, mentre pochi anni fa la percentuale si attestava sul 20%. In pratica, un quarto del pieno serve solo per superare la resistenza al rotolamento. Sui veicoli elettrici, dove ogni componente è ottimizzato per l'efficienza e dove ogni chilometro è un fattore critico, i pneumatici contano anche per il 30% sul consumo delle batterie.

Cosa significa questo? Che, in proporzione, le prestazioni ecologiche delle vetture sono migliorate molto di più rispetto a quelle dei pneumatici, come è naturale, ma ci si aspetta un ulteriore salto in avanti da parte dei produttori di gomme.

Come tutti sappiamo, in Europa i pneumatici devono obbligatoriamente presentare l'etichetta, che impone la vendita di gomme con un coefficiente di resistenza al rotolamento massimo di 12,1 chilogrammi per tonnellata. Secondo i calcoli dell'UE, i pneumatici classificati con la "A" possono ridurre il consumo di carburante del 7,5% rispetto al grado più basso "G".

In un anno, stimando un consumo di carburante di un veicolo pari a 7l/100 km e un chilometraggio annuale di 15.000 km, il risparmio di carburante tra uno pneumatico appartenente alla classe migliore ed uno appartenente a quella peggiore ammonta a circa 90 litri. Durante l´intera vita di uno pneumatico, pari a 40.000 circa, questa quantità equivale a cinque pieni: 240 litri.

Se moltiplichiamo tutto questo per ogni auto sul pianeta, anche un microscopico miglioramento farebbe risparmiare tantissimo. Per ottenere di miglioramenti i produttori si stanno concentrando su nuovi materiali più leggeri e resistenti, come l'aramide, e la realizzazione di prodotti sviluppati ad hoc per una specifica auto. La collaborazione con i produttori, infatti, sarà sempre più fondamentale: geometria delle sospensioni ottimizzata, elettronica avanzatissima calibrata appositamente, massimizzazione dell'impronta a terra, messa a punto dei sistemi antibloccaggio dei freni, TPMS.

Il tutto, però, senza dimenticare l'altro lato della bilancia: "Siamo prima di tutto un prodotto legato alla sicurezza", ha affermato Mike Martini, presidente della divisione OE di Bridgestone Stati Uniti "Dobbiamo interessarci al risparmio di carburante, ma senza scendere a compromessi."