

VACANZE 2017:

SOTTO IL SOLE COCENTE, MA CON PNEUMATICI INVERNALI (M+S)

I risultati dell'indagine Vacanze Sicure 2017 in vista degli esodi estivi mettono in allerta la Polizia Stradale e le Associazioni di categoria.

Presentati oggi a Roma i risultati del Progetto Vacanze Sicure edizione 2017: indagine realizzata dal Servizio Polizia Stradale in collaborazione con Assogomma e Federpneus, che da 15 anni monitora le condizioni delle gomme dei veicoli in circolazione in Italia alla vigilia degli esodi estivi. I dati sono stati elaborati sul modello del Politecnico di Torino.

Pneumatici invernali ed equipaggiamento disomogeneo sugli assi, sono i due fenomeni che emergono prepotentemente dai 12.910 controlli che tra metà aprile e metà giugno la Polizia Stradale ha effettuato sulle strade e autostrade di sei regioni: Trentino Alto Adige, Emilia Romagna, Sicilia, Sardegna, Calabria e Puglia.

Il Direttore di Assogomma Fabio Bertolotti ha presentato il quadro delle non conformità più diffuse che vanno dalla non conformità alla Carta di Circolazione, che vale lo 0,42% del campione, ai pneumatici non omologati che sono l'1,62%, per arrivare al 3,25% delle gomme che presentano danneggiamenti, fino a raggiungere la significativa percentuale del 5,17% di automobili che circolano con gomme lisce.

In sintesi il 15,26% delle auto controllate circolava con almeno una non conformità riguardante i pneumatici. In pratica quasi una su sei delle auto controllate che, diventano una su cinque (il 20% del campione), aggiungendo le mancate revisioni, pari al 3,34%.

Il pneumatico, vale sempre ricordarlo, è l'unico punto di contatto tra il veicolo e il suolo e per questo motivo è il primo dispositivo di sicurezza attiva.

Quest'anno l'indagine ha rivelato due fenomeni che rappresentano una tendenza emergente, inattesa nelle sue proporzioni, che può costituire un potenziale elemento di pericolosità per la sicurezza stradale.

Delle 12.910 autovetture controllate, tra metà aprile e metà giugno, (quindi in un periodo successivo alla vigenza delle specifiche ordinanze invernali) ben 4.821 erano equipaggiate con pneumatici M+S (il 37,34% del campione di cui 24,08% solo M+S e 13,26% M+S con pittogramma alpino) e 1.024 presentavano un equipaggiamento non omogeneo (il 7,93% del campione).

Se queste percentuali venissero trascurate al parco circolante nel nostro Paese, che è di oltre 37 milioni di autoveicoli, avremmo quasi 3 milioni di vetture con equipaggiamento non omogeneo e addirittura 14 milioni di veicoli con pneumatici invernali M+S di cui con solo

marcaggio M+S, quasi 9 milioni e oltre 5 milioni di autovetture con pneumatici invernali con marcaggio M+S e pittogramma alpino.

Un quadro certamente non ideale e confortante. Infatti, Assogomma e Federpneus sostengono da sempre che per circolare nelle migliori condizioni di sicurezza possibili è opportuno montare pneumatici di tipo estivo ("standard") nella stagione calda e pneumatici di tipo invernale (M+S con o senza pittogramma alpino) nella stagione fredda. Questo consiglio, deve essere accompagnato da un montaggio omogeneo sugli assi: vale a dire sempre 4 gomme identiche per marca, misura e caratteristiche prestazionali e per tipologia (invernale/estivo) fatte salve alcune eccezioni indicate dal costruttore del veicolo.

L'omogeneità per asse delle caratteristiche dimensionali e prestazionali è prescrizione di legge, mentre l'omogeneità degli assi in termini di tipologia (estivo o invernale) è un consiglio dei costruttori di pneumatici fatto proprio dal Ministero dei Trasporti (Direttiva 16/01/2013).

"Questi due nuovi fenomeni dovranno essere attentamente approfonditi al fine di evitare che possano costituire un effetto negativo sulla circolazione stradale e sulla sicurezza in particolare" afferma Fabio Bertolotti, Direttore di Assogomma che conclude con un ringraziamento e un invito alla Polizia Stradale a continuare ad effettuare i controlli soprattutto alla luce di questi risultati concentrando l'attenzione sui pneumatici di tipo invernale nel periodo estivo, verificando che gli stessi abbiano codici di velocità pieni come previsto in carta di circolazione. In caso di codici declassati infatti, oltre alla sanzione pecuniaria, è previsto a termini di legge il ritiro della carta di circolazione e mandata in revisione del veicolo.

Con pneumatici invernali in periodo freddo gli spazi di frenata si riducono rispetto ad un equipaggiamento estivo del 20% con suolo asciutto e fino al 50% in caso di neve al suolo, ma è altrettanto vero che un veicolo di qualsiasi cilindrata e potenza, munito di pneumatici invernali in periodo prettamente estivo, allunga il suo spazio di arresto mediamente del 20% rispetto agli estivi. Tutto ciò a conferma delle migliori prestazioni di pneumatici adatti al periodo stagionale.

Una combinazione dei due diversi tipi di pneumatici, cioè 2 estivi e 2 invernali non offre un risultato intermedio, ma risulta essere peggiore rispetto alla completa omogeneità per tipologia a prescindere dalla stagione.

Il Direttore del Servizio Polizia Stradale Giuseppe Bisogno ha affermato che "Ogni aspetto che influisca sulla sicurezza stradale non va trascurato se si vuole invertire l'attuale tendenza dell'incidentalità stradale con esito mortale: purtroppo il numero degli incidenti con deceduti è aumentato del 4,6% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno e quello delle vittime ancora di più, con un incremento del 7,4% (800 vittime nel primo semestre del 2017 a fronte delle 745 del 2016). Pneumatici in perfetta efficienza sono una condizione fondamentale per la sicurezza del nostro viaggio. Guidare con pneumatici lisci, danneggiati, non conformi a quanto previsto dalla normativa, espone i conducenti ad un elevato rischio di incidente stradale e costituisce un gesto di irresponsabilità che si ripercuote negativamente su tutto il sistema della circolazione, di cui tutti siamo parte integrante.

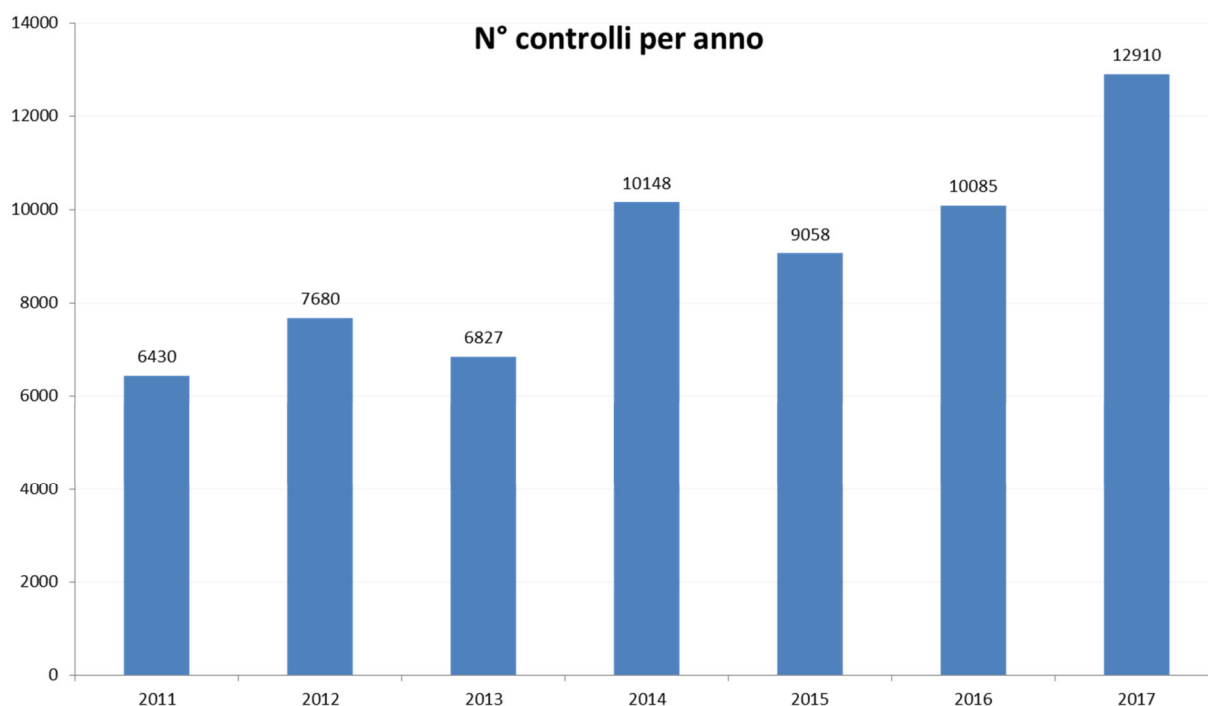
Gli strumenti che abbiamo a disposizione per contrastare questa tendenza passano attraverso un impegno a 360 gradi per promuovere un nuovo approccio culturale di legalità sulle strade.

La campagna Vacanze Sicure si è dimostrata particolarmente efficace sotto questo punto di vista con risultati particolarmente positivi in termini di controlli che nel tempo sono aumentati significativamente, passando dai 6.430 nel 2011 ai 12.910 nel 2017”.

Un veicolo è da considerarsi al pari di un’arma in quanto capace di uccidere. Il comportamento irresponsabile di un automobilista perché ubriaco, drogato, al cellulare o che guida a forte velocità, può configurare gli estremi per far ricadere lo stesso nei dettati della Legge sull’omicidio stradale; una casistica che non si applica solo a fronte di un decesso, ma anche nel caso di coinvolgimento di più persone o nel caso di una prognosi superiore a 40 giorni.

Può essere imputato all’automobilista l’omicidio stradale anche in casi di incidenti dovuti ad una non corretta manutenzione di un dispositivo di sicurezza come ad esempio un pneumatico liscio, non omologato o non corrispondente alla carta di circolazione.

Federpneus, l’Associazione che rappresenta i rivenditori specialisti invita i tanti automobilisti che per disattenzione o incuria non sono ancora andati a effettuare il cambio stagionale di effettuare al più presto il cambio gomme, prima degli esodi estivi. Sarà l’occasione per un controllo generale sulle condizioni delle gomme, ripristinando la pressione di gonfiaggio.



Q&A

Che differenza c'è tra la sola marcatura M+S e quella accompagnata anche dal pittogramma alpino?

I pneumatici invernali sono riconoscibili giuridicamente dalla marcatura M+S che, se sola, è una autodichiarazione del costruttore di pneumatici. Quando la marcatura M+S è accompagnata dal pittogramma alpino significa che quel pneumatico ha superato anche un test specifico omologativo di parte terza.

Quali possono essere le ragioni che hanno portato ad una crescita così significativa di pneumatici M+S in un periodo di tarda primavera inizio estate?

L'inverno passato, così come quelli dei due anni precedenti, sono stati caratterizzati da temperature e condizioni tipicamente invernali che si sono verificate solo al termine della stagione, e si sono poi protratte oltre il normale periodo. Non è un caso che le temperature della seconda metà di maggio siano state particolarmente rigide con precipitazioni nevose anche in pianura e zero gradi al di sotto dei 1.500 metri. Questo spostamento climatico ha certamente avuto un suo effetto negativo sul ritorno al treno di gomme estive per chi, e sono oltre il 30%, dispone di pneumatici di tipo M+S con il pittogramma alpino.

Secondo indagini a campione condotte presso i punti vendita, gli automobilisti che a fine maggio non avevano ancora effettuato il cambio gomme erano tra il 15 ed il 20% e ancora oggi sono in quantità.

La marcatura M+S è una autodichiarazione o autocertificazione che trova fondamento su valutazioni diverse da azienda ed azienda, quindi, questo marcaggio, se da solo, può avere caratteristiche prestazionali del prodotto non comparabili. E' sufficiente entrare nei portali di rivendita di pneumatici per rendersi conto che esistono numerosi prodotti venduti per estivi che riportano anche la marcatura M+S.

La crescita di pneumatici di tipo M+S può essere in parte attribuita anche a prodotti studiati per SUV e 4x4 che offrono caratteristiche superiori in particolare su strade bianche.

Inoltre, non è da sottovalutare la presenza di pneumatici usati M+S, cioè con battistrada al di sotto dei 4 mm di spessore, provenienti prevalentemente da mercati dove il limite di usura dei pneumatici invernali è stato elevato da 1.6 a 4 mm, oppure provenienti dal mercato interno di sostituzione.

Esistono anche pneumatici invernali di "vecchia concezione", concepiti quando non era ancora stato definito il test omologativo del pittogramma alpino e che oggi i costruttori di riferimento non ritengono di sottoporre alla prova perché in via di sostituzione.

Infine, il fenomeno può essere dovuto alla crescita di pneumatici rientranti nella grande famiglia, non disciplinata né tecnicamente, né giuridicamente, dei pneumatici "per tutto l'anno", definiti commercialmente, a seconda del costruttore: 4 stagioni, all season, all weather, multipurpose, estivi idonei al periodo invernale, e così via.

Queste considerazioni vanno messe in relazione al fenomeno in fortissima crescita della disomogeneità per asse per poterne valutare gli effetti sulla sicurezza stradale.

Che cosa si intende per omogeneità nell'equipaggiamento?

I pneumatici devono essere identici sul medesimo asse: cioè devono essere dello stesso tipo, disegno battistrada, misura, marca, modello, cioè uguali in tutto e per tutto. Nel caso differiscano anche solo per uno di questi aspetti sono da considerarsi non omogenei.

Questa è una prescrizione di legge.

E'consigliato, per legge (vedi Direttiva Ministeriale 16.01.2013), di estendere l'identicità di cui sopra anche alla tipologia, cioè 4 estivi o 4 invernali.

Gli effetti sulla sicurezza stradale sono evidenti. Infatti, l'equipaggiamento misto provoca perdita di aderenza al retrotreno in curva soprattutto in inverno e con neve al suolo, ma non solo. La disomogeneità per asse può influire sull'assetto del veicolo dando luogo ad un comportamento potenzialmente pericoloso e/o a sensazioni di insicurezza di guida. La disomogeneità, accompagnata da spessore battistrada prossimo al limite di legge, amplifica gli effetti di pericolosità e di aquaplaning.

Questo fenomeno può trovare spiegazione nella scarsa considerazione che pongono gli automobilisti su questo aspetto. Ad esempio la sostituzione di una sola gomma, non identica a quella montata, in una logica di risparmio inconsapevole dei rischi. Oppure interpretare in modo capzioso le norme per equipaggiare il proprio veicolo con due gomme di tipo invernale sull'asse trattivo anteriore, così da poter soddisfare le prescrizioni di legge in caso di Ordinanze, è una scorciatoia altamente sconsigliata e pericolosa.

Roma, 13 luglio 2017

Ufficio Stampa Pneumatici Sotto Controllo: A Più Srl