

Cinque prove in circuito per sfatare fake news sui pneumatici

Varano de' Melegari, 28 maggio 2026 — **Assogomma** torna in pista con “**Pneumatici sotto controllo**”, un programma di prove dinamiche concepito per offrire **evidenze chiare** su come **la profondità di scolpitura del battistrada, la pressione di gonfiaggio** ed eventualmente **la data di fabbricazione** influenzino o meno le caratteristiche prestazionali del veicolo e dei pneumatici in termini di **sicurezza e ambiente**. I test condotti in **circuito con vetture strumentate e istruttori a bordo**, della scuderia De Adamich, alternano sessioni dimostrative e passaggi di guida in **condizioni controllate, ripetibili** e quindi confrontabili.

Un elemento centrale che si è voluto indagare è l'eventuale correlazione **tra la data di produzione di un pneumatico e le sue prestazioni**. I test hanno potuto dimostrare in modo trasparente che, **a parità di condizioni di prova, un pneumatico correttamente conservato per mesi o fino ad oltre tre anni ed uno uscito dalla fabbrica solo qualche mese prima, offrono un comportamento analogo in frenata e in aderenza nelle condizioni verificate**.

Pertanto, sono prive di fondamento tecnico le dichiarazioni di qualche portale online che propongono un vantaggio prestazionale di prodotti di recente manifattura, addirittura avventurandosi in slogan “qui si vendono gomme fresche”. Totalmente infondata la correlazione tra data di fabbricazione e sicurezza stradale. La data di produzione, presente obbligatoriamente su tutti i pneumatici, è un'informazione per il costruttore del pneumatico che deve poter essere tracciato lungo tutta la catena distributiva. Serve per rintracciare una settimana di produzione di quello specifico pneumatico nel caso si accertassero a posteriori difettosità. In tal caso il produttore è tenuto ad attuare un'azione di richiamo attraverso una specifica procedura disciplinata a termini di legge. I pneumatici non hanno una data di scadenza né la stessa può essere correlata alla data di fabbricazione. Il rivenditore, il grossista, il distributore ed il consumatore finale, per mantenere nel tempo le caratteristiche prestazionali iniziali del pneumatico, devono conservarlo seguendo le raccomandazioni ETRTO scaricabili liberamente dal sito www.pneumaticisottocontrollo.it.

LE PROVE

Si parte con le **frenate su asfalto asciutto**, dove vengono confrontati equipaggiamenti della stessa misura ma con **date di produzione differenti, a 70 e 90 km/h**. Grazie ai **sistemi di acquisizione a bordo**, la **distanza di arresto** viene calcolata in modo uniforme e **mediata su più tentativi**, mostrando come, a parità di specifiche e **corretta conservazione**, le prestazioni restino **sostanzialmente analoghe**. Il confronto prosegue con le **frenate** su fondo bagnato artificialmente, a **50 e 70 km/h**, con una procedura analoga e il medesimo rigore nella misurazione: **limitatore impostato** per l'ingresso in frenata, **riferimento fisso** per

l'azionamento del pedale e **rilevazione della distanza utile** fino quasi all'arresto. Anche in questo caso l'obiettivo è fornire un **riscontro oggettivo** sulla ininfluenza dell'**età di produzione** quando il pneumatico è **stato correttamente conservato**. In entrambe le prove le differenze sono nell'ordine di pochissimi centimetri, differenze insite nella variabilità delle prove stesse con risultati a volte a favore dei pneumatici recenti e a volte di quelli meno recenti.

La **sicurezza su fondo bagnato** è testata con una **prova in curva a media velocità** (70-80 km/h). Si evidenzia, in modo diretto, la **differenza di comportamento** tra una vettura con **battistrada nuovo sull'asse anteriore e usurato al posteriore** e viceversa. La vettura con gomme in migliore stato al posteriore supera la prova brillantemente mentre quella con gomme usurate al retrotreno denota un evidente problema di sovrasterzo fino a perdere di aderenza. **La prova ha così evidenziato che i pneumatici in condizioni migliori devono essere sempre montati sull'asse posteriore**, pena seri rischi di sicurezza stradale a maggiore ragione in caso di improvvisi acquazzoni estivi.

La **manutenzione ordinaria** entra in gioco con la **guida su un tratto di pista dedicato**, dove si alternano **pressioni di gonfiaggio conformi** alle indicazioni del costruttore riportate nel libretto di uso e manutenzione del veicolo e un **sotto-gonfiaggio significativo**. Emergono le differenze di **prontezza, precisione e comfort**, anche se non sempre riscontrabili da un comune guidatore a meno che non si accenda la spia dei **sistemi di monitoraggio della pressione (TPMS)**. Infatti, questi dispositivi sono certamente un utile supporto ma non sostituiscono la periodica manutenzione dei pneumatici con particolare riguardo alla pressione di gonfiaggio che, se insufficiente, influisce sull'usura dei pneumatici e sul consumo di carburante quindi sui costi di esercizio già da soli in forte crescita a causa degli effetti delle guerre in atto. Tutto ciò senza considerare l'inutile aumento delle emissioni nocive con un danno al nostro ambiente.

Infine, il circuito diventa **banco prova per i consumi**: la stessa vettura percorre una **serie di 10 giri omogenei** con **pressioni corrette** e con **sotto-gonfiaggio**. Al termine di ciascuna sessione il carburante viene misurato e **reintegrato con precisione così da** quantificare il **dato medio per chilometro**. Il risultato è **semplice e misurabile**: la **pressione corretta** ottimizza il **consumo di carburante**. A parità di distanza e stile di guida, la vettura con pneumatici con **pressione di gonfiaggio insufficiente (-0,5 bar)** **aumenta i consumi di carburante dal 12% al 15%**. Una **corretta pressione di gonfiaggio porta benefici economici ed un minore impatto ambientale, con importanti vantaggi di sicurezza stradale**.

Con "Pneumatici sotto controllo", **Assogomma** ribadisce alcuni **principi cardine** per ogni automobilista. Innanzitutto, lo **stato del pneumatico** e il suo **corretto montaggio** incidono in modo determinante sulla **sicurezza**. La **pressione corretta ottimizza l'efficienza** dei consumi di carburante e limita l'**usura dei pneumatici**. La scelta di **montare pneumatici con battistrada in migliore stato al posteriore** è un consiglio da osservare se si vuole evitare di perdere il controllo del veicolo, soprattutto in curva e su fondo bagnato. Infine, la data di fabbricazione non influisce sulle prestazioni del pneumatico che rimangono le stesse nel tempo se adeguatamente conservato.