



# INVERNO in SICUREZZA

La Sicurezza Stradale è un argomento di grande attualità, e dopo i tanti episodi di paralisi del traffico a causa di “improvvisate neviccate” le due Associazioni oggi richiamano l’attenzione sul pneumatico invernale come contributo alla sicurezza stradale. Il pneumatico è l’unico punto di contatto tra il veicolo e il suolo e diventa fondamentale con neve, ghiaccio, pioggia e fango. Con l’arrivo dell’inverno, la circolazione diventa più difficile e i rischi aumentano. In caso di strade bagnate, brinate, innevate l’automobilista dovrebbe prima di tutto ridurre la velocità, rispettare le distanze di sicurezza e prestare ancora maggiore attenzione.

Un aiuto per migliorare la sicurezza del viaggio e dunque dei passeggeri ci viene dall’utilizzo di **pneumatici invernali**: grazie alla loro particolare composizione e alla tecnologia a loro applicata che negli ultimi anni ha fatto passi da gigante, essi ci aiutano a ridurre l’impatto delle condizioni meteorologiche avverse sulla guida.

I pneumatici invernali di ultima generazione sono progettati per fornire prestazioni superiori in aderenza, motricità, frenata nelle condizioni invernali (acqua, brina, neve e anche ghiaccio non stratificato), garantendo ottime prestazioni anche su strada asciutta.

Appositamente studiati per dare il meglio nei mesi freddi, i pneumatici invernali diventano particolarmente efficaci quando la temperatura scende al di sotto dei 7°/5° per la loro composizione “più morbida” rispetto al pneumatico estivo. Anche la loro struttura a lamelle è molto efficace per far defluire meglio l’acqua e garantire un migliore aderenza all’asfalto.

Il pneumatico, come più volte sottolineato, è l’unico contatto tra l’auto e la strada ma la sua importanza per viaggiare sicuri, soprattutto nel periodo invernale, non è ancora chiara ai più.

Il pneumatico invernale poi soffre di una sorta di “crisi di identità” in quanto oltre che “invernale” (termine corretto) è detto anche “da neve” e “termico”, ma si tratta sempre dello stesso prodotto. Non sono previsti limiti nel periodo di impiego, sono contraddistinti dalla marcatura M+S che significa in inglese fango ( mud) e neve( snow). E’ strettamente raccomandato di montare quattro pneumatici invernali per avere omogeneità comportamento tra asse anteriore ed asse posteriore. Per quanto riguarda le misure di possibile utilizzo, i pneumatici invernali devono avere le stesse caratteristiche dimensionali/prestazionali dei pneumatici estivi, come indicato nella carta di circolazione, ma è ammessa una categoria di velocità inferiore (min. Q) applicando un bollino all’interno della vettura. Inoltre sulla carta di circolazione di alcuni veicoli sono previste specifiche misure di pneumatici invernali che sono da intendersi aggiuntive a quelle di cui si è già detto.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con circolare prot. 335M361 del 30 settembre 2004 conferma la possibilità di “...equipaggiamento dei veicoli con pneumatici per marcia su neve per una qualsiasi delle misure indicate sulla carta di circolazione...” Dunque l’automobilista può

scegliere di montare i pneumatici invernali in una qualsiasi delle misure indicate sul libretto dell'auto, scegliendo anche tra le misure dei pneumatici estivi.

Discorso a parte per il **pneumatico chiodato** che non è molto diffuso in Italia perché rende al meglio sui fondi con neve e ghiaccio, spessi e compatti come nel caso dei paesi scandinavi. Esso monta effettivamente dei chiodi sul battistrada ed è soggetto a limiti per quanto riguarda il periodo di utilizzo (dal 15 novembre al 15 marzo), le velocità consentite ed è soggetto all'obbligo di montare dei paraspruzzi al posteriore. In altri paesi il loro utilizzo può essere soggetto a limitazioni o, addirittura, a proibizione.

Per la marcia su terreni abbondantemente innevati e forti pendenze sono indicate le **catene che devono però essere omologate, riportando sul prodotto e sulla confezione i marchi CUNA NC 178-01 oppure ON – V 5117.**

Il loro utilizzo in caso di neve è equiparato dalla legge italiana all'utilizzo del pneumatico invernale, come più volte ribadito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ad esempio con comunicazione n. 612/2005 del 31 marzo 2005 ha chiarito che *"...l'ente proprietario della strada, con ordinanza motivata, può prescrivere che i veicoli siano muniti, in alternativa, di mezzi antisdrucchiolevoli o degli speciali pneumatici per la marcia sulla neve e sul ghiaccio..."*

Nel caso di forti nevicate come ormai succede da qualche inverno e la successiva paralisi del traffico, spesso all'automobilista viene indicato "l'obbligo di catene a bordo". Tale indicazione non ha alcun fondamento giuridico, infatti il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in risposta all'interrogazione parlamentare n. 4-08215, pubblicata sul R.S. 748 del 21 febbraio 2005, con comunicazione prot. N. 1080 del 16 febbraio 2005, ha chiarito che *"...la vigente normativa già considera **equivalente l'uso di catene da neve a quello di pneumatici da neve ai fini dell'osservanza dell'obbligo sancito dal combinato disposto degli articoli 146 decreto legislativo 285/92 e 122 comma 8 d.P.R. 495/92.***

*Non si ritiene pertanto che possano esservi incertezze interpretative nell'applicazione delle norme in questione. Per quanto concerne poi la prospettata eventualità di modifiche al Codice della Strada volte ad introdurre l'obbligo di tenere sempre le catene a bordo dei veicoli, si deve osservare che tale eventuale norma non sarebbe comunque risolutiva del prospettato problema in quanto il previsto obbligo di equipaggiamento del veicolo durante la circolazione potrebbe riguardare solo i veicoli immatricolati in Italia essendo in contrasto con il diritto comunitario l'introduzione unilaterale in tale materia di norme nazionali cogenti erga omnes.*

*Si consideri inoltre che su alcuni tipi di autoveicoli date le loro caratteristiche costruttive non possono essere montate le catene da neve; tali autoveicoli pertanto dovrebbero essere sempre equipaggiati con pneumatici da neve.*

*Si ritiene, in conclusione, che in casi di straordinari eventi atmosferici, **lo strumento maggiormente idoneo a limitare i disagi sia costituito dall'informazione sulle condizioni della viabilità...***

Spetta all'Ente che ha in gestione il tratto stradale o autostradale, la pulizia in tempi rapidi del tratto. Spesso invece la "colpa" del blocco ricade sull'automobilista reo di non avere le catene da neve a bordo. Se tutti gli automobilisti per assurdo avessero le catene a bordo, della giusta misura e fossero tutti capaci a montarle, il problema non sarebbe comunque risolto perché le strade e autostrade sarebbero bloccate da automobilisti al margine della strada alle prese prima con il montaggio e dopo pochi chilometri con lo smontaggio dei dispositivi supplementari di aderenza. Da sottolineare che le catene da neve sono un valido sistema antisdrucchiolevole ma sono comunque un mezzo di emergenza che può essere utilizzato solo in caso di forti innevamenti e non nel caso di nevischio, fango, ghiaccio a tratti, pena la possibile rottura delle catene stesse, danni al mezzo e al manto stradale. In caso di controllo del mezzo da parte degli organi competenti si arriva addirittura al fermo del mezzo se si montano dispositivi non omologati, e sembra ce ne siano molti in circolazione!

Il povero automobilista dunque è spesso vittima di ignoranza, errata applicazione della legge e finti obblighi. Un esempio su tutti è l'ordinanza della Provincia di Genova che sancisce l'obbligo per tutti coloro che intendono percorrere le strade comunali e provinciali di munirsi di catene a bordo, non

consentendo l'uso alternativo di pneumatici invernali. Una ordinanza questa che è stata contestata dal Ministero dei Trasporti che nel luglio scorso ha invitato la Provincia di Genova a rimuovere i cartelli o comunque a non considerarne validi i contenuti perché non rispondenti a quanto prescritto dal Codice della strada. E' bene ricordare che l'art. 122 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada al comma 8 recita: **“Il segnale CATENE PER NEVE OBBLIGATORIE (FIG.II.87) deve essere usato per indicare l'obbligo di circolare, a partire dal punto di impianto del segnale, con catene da neve o con Pneumatici da neve.”**

Qualora non venga rispettato il segnale tondo con il pneumatico incatenato su fondo blu “catene per neve obbligatorie” il conducente può essere soggetto a sanzioni amministrative e le Forze dell'ordine possono prevedere il fermo del mezzo.

Pertanto il Codice della Strada prevede che, a partire dal segnale “catene per neve obbligatorie” è necessario essere equipaggiati con pneumatici da neve (invernali o chiodati) oppure **montare le catene**. Da nessuna parte nel Codice della Strada è previsto un obbligo generico di “catene a bordo” né ciò sarebbe possibile. Le dotazioni di bordo infatti come i cartelli segnaletici stradali sono stabiliti dall'Unione Europea e non dalle autorità nazionali né tanto meno da quelle locali.

### **Ma cosa succede negli altri paesi ?**

Nei Paesi scandinavi (Finlandia, Norvegia, Svezia) e in Estonia, Lettonia, Lituania vige da tempo l'obbligo di pneumatici invernali, in Austria, Francia, Germania, Spagna, Svizzera e Grecia vige l'obbligo di pneumatici invernali o catene da neve. In Germania è stata recentemente introdotta una modifica al codice della strada che impone all'automobilista di dotare il proprio veicolo di strumentazione idonea al periodo stagionale.

Per ulteriori informazioni (riservato esclusivamente alla stampa):

Arianna Unger

Tel.: 039.5960381

Fax: 039.746502

Mail: [info@pneumaticisottocontrollo.it](mailto:info@pneumaticisottocontrollo.it)