

## Gomme Più facili da montare rispetto alle catene e costano meno. Ma non sono omologate

# Il boom delle «calze» per le auto

MILANO — Neve, mani intirizzite, istruzioni di un'irritante faciloneria. E magari c'è pure buio. Di solito va così, quando bisogna montare le catene. Un incubo. Ma ci sono le calze: un «indumento» sintetico (tipo il tessuto-non tessuto) per le gomme. Sempre più diffuse, costano sui 70 euro, sono più leggere e meno ingombranti delle catene e montarle è un'impresa possibile. Non fanno stare del tutto tranquilli, perché non sono omologate: per il Codice della strada non sono equiparabili alle catene e alle gomme invernali.

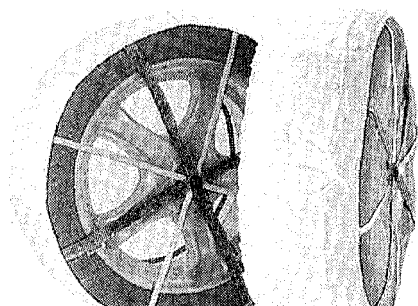
Dunque, le calze si possono vendere e usare, ma in regime di «Obbligo di catene» non c'è storia: per la pattuglia della Polstrada non si è in regola. Oltre alla multa (da 38 a 78 euro) e al taglio di tre punti sulla patente, si rischia il fermo dell'auto.

C'è anche un altro buon motivo d'inquietudine: le calze si logorano in fretta. La vera alternativa alle catene sono le gomme invernali. Peccato che trovarle ora, in piena emergenza neve, è dura. «Bisognava pensarci quale mese fa, in maggio per la prenotazione e ai primi freddi per la sostituzione», spiega Fabio Bertolotti, direttore di Assogomma. Il momento giusto per il cambio è quando le medie scendono sotto i 7 gradi: «Grosso modo, alla fine di ottobre. E quando la temperatura supera quella soglia, intorno ad aprile, via le invernali, su quelle estive». La spesa è importante, da 80 a 300 euro a gomma, dipende dalla misura e dalle prestazioni, ma è compensata dall'allungamento della vita del treno estivo, che nella stagione fredda riposa in garage o dal gommista (la custodia costa 20/30

euro l'anno). In termini di sicurezza, i vantaggi sono impagabili. Ancora Bertolotti: «Frenando a 80 orari sull'asfalto freddo, con la gomma estiva l'auto si ferma in 30 metri, con quella invernale in 24 metri. Sulla neve lo spazio di arresto è addirittura la metà». A fare la differenza sono la mescola (più ricca di silice, composto che rende la gomma morbida anche a bassa temperatura) e il battistrada, scolpito con incavi più ampi e tasselli lamellari. Mentre gli incavi aumentano il drenaggio dell'acqua, i tasselli fanno da ventosa e «catturano» la neve. Risultato: le gomme invernali sono sempre ben aggrappate alla strada, umida o innevata che sia; quelle estive, portate fuori stagione, s'induriscono, non fanno presa, slittano.

**Roberto Iasoni**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Sugli pneumatici** Un modello di «calze»

