

Innevato, ghiacciato, o bagnato: il livello di aderenza offerto dal fondo stradale in inverno è sempre inferiore a quello riscontrabile nel periodo delle temperature più alte. Così è già fisso l'appuntamento di Assogomma, associazione italiana dei costruttori di pneumatici, e Federpneus, associazione dei rivenditori, con l'inverno in sicurezza su una pista innevata. Quest'anno Assogomma era in trasferta a Pracupola, in Val d'Ultimo in Provincia di Bolzano. Qui l'ACI di Bolzano nei mesi di gennaio e febbraio tiene i suoi corsi di guida sicura su neve e ghiaccio. In collaborazione con l'ACI, Assogomma e Federpneus hanno invitato i giornalisti del settore a Pracupola per "Inverno in sicurezza" per la campagna "Pneumatici sotto controllo".

Un progetto utile a sensibilizzare gli automobilisti su una realtà che si sta sempre più consolidando: l'uso dei pneumatici invernali. E qui a Pracupola ha avuto luogo una serie di prove su pista e su strada che, simulando situazioni tipiche invernali in cui si trova abitualmente un automobilista, hanno consentito ai giornalisti di apprezzare da vicino il comportamento dei diversi autoveicoli (Alfa 159, 147 e Brera, Maserati GT e BMW X5 tutti della scuola di guida sicura di Andrea de Adamich) quindi con trazione anteriore, posteriore e integrale) equipaggiati con pneumatici invernali o con estivi muniti di catene. Il fine di questa serie di test, era naturalmente quella di sensibilizzare i partecipanti sull'importanza dei pneumatici invernali (denominati anche da neve o termici) quando il clima si fa rigido. In questo senso l'Obiettivo dell'evento è stato sicuramente raggiunto, dato che l'opportunità di sentire le sostanziali qualità dei pneumatici invernali e di averne un termine immediato di paragone con quelli estivi muniti di catene e non, è offerta solo in queste occasioni

Chi ha munito la propria vettura già di pneumatici invernali, sa per esperienza che su asfalto bagnato, ghiacciato, innevato e misto, rappresentano la differenza tra "andare a sbattere" contro un ostacolo improvviso e evitarlo senza problemi e senza incidente; la cosa veramente interessante è stata poter provare il comportamento dei diversi veicoli, sia a trazione anteriore, posteriore o integrale, prima con pneumatici estivi con catene e poi con gli invernali (e viceversa), potendo quindi scoprirne le differenze, che veramente sono sostanziali. Dopo tutti questi test è chiaro: pneumatici invernali forniscono prestazioni notevoli in aderenza, motricità e frenata nelle condizioni più critiche. A questo va aggiunto il fatto che, una volta montati all'inizio della stagione, non richiedono i lunghi tempi di montaggio, spesso sotto condizioni atmosferiche proibitive, tipici delle catene da neve e garantiscono un comfort di guida ben differente da qualsiasi altro dispositivo supplementare di aderenza. E anche la normativa sulla sicurezza stradale in inverno è chiara: il cosiddetto "obbligo di catene a bordo" segnalato con il famoso cartello blu, include anche i pneumatici invernali. La normativa prevede che tali pneumatici siano riconoscibili dalla marcatura M+S (ovvero MS, M/S, M-S, M&S); secondo la direttiva 92/23/CE, possono avere un codice di velocità inferiore a quello previsto per il veicolo, ma non inferiore a Q (160 km/h), e tale limite va ricordato al conducente con un'indicazione visiva interna alla vettura. Inoltre non sono previste per legge limitazioni di periodi d'uso. Nonostante tutti questi vantaggi moltissimi automobilisti italiani non fanno ancora uso di pneumatici invernali. Statisticamente solo uno su dieci, mentre in Germania sono 50 per cento e in Austria addirittura già 60 per cento.