

PNEUMATICI PIOGGIA, NEVE, FREDDO: I CONSIGLI DI ASSOGOMMA PER VIAGGIARE SICURI

Le «scarpe» giuste per l'inverno

PRACUPOLA (Bolzano)

La «cultura del freddo» è ancora poco diffusa. Eppure è un investimento...

Lorenzo Centenari

Continuiamo a chiamarle «gomme da neve» e ne ignoriamo tanto le differenze con quelle tradizionali quanto la sacrosanta utilità. Nella maggior parte dei casi, persino l'esistenza stessa. Salvo poi, mentre al volante imprechiamo con l'auto che non accenna a uscire dalla neve, maledire quel giorno in cui, al suggerimento di montarle, facemmo spallucce. «Tanto in mon-

tagna ci vado sì e no una volta all'anno», la nostra replica.

«Inverno in Sicurezza», l'iniziativa congiunta dei produttori di pneumatici riuniti sotto Assogomma, è stata volta proprio alla diffusione di una più evoluta «cultura del freddo», già ampiamente radicata nei paesi nordici: quattro gomme comuni, in certi casi, non portano da nessuna parte, montarne un altro treno da novembre a marzo è un investimento in sicurezza e non uno spreco di soldi.

E' ovvio che i pneumatici invernali (questa la definizione più corretta, assieme a quella «M+S») non rappresentano un accessorio da invocare solo in caso di estrema necessità; a differenza, ad esempio, delle catene

da neve, per certi versi più economiche e comodamente ripiegabili nel bagagliaio (meno comodamente, casomai, ci si china sotto una nevicata per montarle...). Per di più, le invernali rappresentano una spesa talvolta considerevole. Mai come in questo caso, tuttavia, il gioco vale la candela: anche nel caso una persona schivasse abitualmente non solo qualsiasi forma di turismo invernale, ma il benché minimo accenno di pendenza se non quello di un cavalcavia, sussisterebbe ugualmente un beneficio. Dovuto al fatto che i pneumatici invernali sono realizzati per rendere al meglio non solo in condizioni estreme, bensì già da quando la colonna di mercurio scende sotto i sette gradi.

Quali le differenze con una

«calzata» estiva? Due, in sostanza, le variabili: mescola e disegno del battistrada. Innanzitutto, quindi, la peculiare composizione dei pneumatici termici consente loro di non irrigidirsi all'abbassarsi della temperatura e di rivelarsi, al contrario, ancor più elastici; al tempo stesso, in più alto numero e di maggiore profondità sono le scolpiture che solcano la sezione di pneumatico a contatto con il fondo stradale. Il quale, se innevato o peggio ghiacciato, non fa più paura.

E le catene? Sempre valide, in situazioni drammatiche indispensabili. Ma si badi bene: averle «a bordo» non vi assolve a un controllo delle forze dell'ordine. Né tantomeno vi trae d'impaccio fuori da una soffice montagna bianca...◆

