

Gli sgommati

Quanti rischi sulle strade senza pneumatici invernali

MADONNA DI CAMPIGLIO (Trento) — Auto rimaste in sosta per giorni e giorni. Coperte di neve, immobilizzate a bordo strada. Poi viabilità singhiozzante, veicoli in panne e altri che slittano sulle lastre di ghiaccio. Da Roma a Bologna, con la neve sono arrivati anche i crucci per gli automobilisti. Specie quelli più impreparati. Ma non c'è tempo per le scuse: in tutto il Paese fioccano decine di ordinanze (per ora 180) che impongono l'obbligo di circolare con «speciali pneumatici invernali» o «idonei mezzi antisdrucchiolevoli» nel bagagliaio. Del resto, quando la colonnina del mercurio si abbassa sotto i 7 gradi (praticamente in tutt'Italia), le condizioni di guida cambiano. E qui sta il valore aggiunto delle gomme invernali. Più sicure e capaci di bissare, per esempio in frenata, le potenzialità delle catene.

Qualche mito va sfatato. Parlare di «pneumatici da neve» è riduttivo. Meglio «gomme invernali», perché sono molte altre le variabili da considerare nei mesi più freddi. Anche in città. «In base alle temperature medie, tra dicembre, gennaio e febbraio, solo Reggio Calabria supera gli 8 gradi», spiega Fabio Bertolotti, direttore di Assogomma. Va da sé che in tutte le altre zone, tra ottobre

e marzo, si dovrebbe montare pneumatici invernali, caratterizzati da una serie di lamelle sul battistrada che intrappolano la neve e migliorano l'aderenza.

Ma non tutti hanno pensato di attrezzarsi. Piccole manovre ordinarie sono diventate così un rischio potenziale. Come fermarsi a uno stop, immettersi in una rotatoria o semplicemente svoltare. Ma qual è la soluzione per guidare in sicurezza con la neve? I test organizzati a Madonna di Campiglio dal gruppo produttori di Assogomma hanno confrontato, a parità di condizioni, le prestazioni di gomme estive, invernali e catene. E qui i dilemmi trovano qualche risposta. Una frenata di emergenza (la tipica inchiodata) su fondo innevato, in discesa e a 45 orari, non ha gli stessi spazi di arresto. Con gomme estive, un'auto si ferma dopo 63 metri, con estive più catene frena in 31 metri, con invernali si ferma dopo 12 metri. Cinquanta metri prima delle gomme estive.

Ancora più insidiosa la soluzione «mista», con due gomme invernali, solo sulle ruote di trazione. In questo caso, in una semplice rotatoria è sufficiente accelerare bruscamente per inciampare nel testacoda. La raccomandazione è d'obbligo: meglio

montare quattro pneumatici invernali per avere omogeneità di reazione tra asse anteriore e posteriore. Fuoristrada e veicoli 4x4 in genere non sono esclusi: la trazione integrale non basta. Sia in curva sia nelle partenze in salita.

A sollecitare gli automobilisti ora ci pensano le amministrazioni. Comuni e Province sono corsi ai ripari, emanando ordinanze che, in linea con le modifiche del Codice della Strada, impongono l'obbligo di circolare con pneumatici invernali o catene a bordo. «Nella stagione 2010/11 abbiamo contato 84 ordinanze — precisa Bertolotti — ora sono già 180».

Parallelamente il mercato delle gomme invernali è in piena impennata. «Oggi, su 36,5 milioni di autoveicoli, il 25% ha il doppio treno», commenta Bertolotti. Di anno in anno i numeri si gonfiano. «L'inverno scorso — aggiunge — s'è chiuso con 6,5 milioni di pezzi venduti e montati, contro i 4,5 milioni del 2009/10». L'exploit continua: quest'anno i pezzi immessi sul mercato sono 10 milioni e per ora il venduto sfiora gli 8 milioni. Ma la stagione è ancora aperta.

Marika Damaggio

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Evitano di rimanere in panne e garantiscono sicurezza riducendo di più di due terzi lo spazio di frenata sui fondi innevati



