

IL FOCUS

Assicurazioni Averli in terra è male, anche problemi in caso di incidenti

Guida **Consigli per l'acquisto e l'utilizzo senza inconvenienti**

# Occhio alle gomme

Al di sotto dei 7 gradi gli pneumatici normali vanno in crisi: meglio montare quelli specifici



Giovanni Massini

■ Inutile dotare i mezzi di apparati di sicurezza al top della tecnologia, sistemi frenanti sofisticatissimi e sistemi antimbardata, se poi quei piccoli quadrati di gomma che toccano terra sono inadeguati, usurati, mal gonfiati o danneggiati. Ora siamo in inverno e la nostra penisola per quattro mesi l'anno scende facilmente sotto i 7 gradi, eccezion fatta per Reggio Calabria e qualche altra provincia dell'estremo sud. Soprattutto di notte ed al mattino, le temperature sono basse ed i pneumatici tendono a scendere sempre di qualche grado, rispetto al terreno.

Dai 7 gradi in giù, i normali pneumatici che troviamo in dotazione con l'auto, non assicurano più prestazioni ottimali e non c'è bisogno di fondi innevati, basta solo la temperatura, aggravata da qualche spolveratina di pioggia. Su bagnato, i pneumatici invernali garantiscono uno spazio d'arresto in frenata a 90 km/h, inferiore del 15% rispetto agli estivi. Sulla neve, invece, il guadagno è addirittura del 50% (30 metri contro 60 metri).

L'aumento delle performance è notevole anche con riferimento a tenuta di strada, stabilità e grip in salita, a prescindere da trazione integrale o meno. Abbiamo già avuto modo, recentemente, di spiegare che, adottando due treni di gomme, estive ed invernali, si guadagna in chilometraggio, anche se gli invernali costano un 15% in più

degli estivi. Il vero problema è che le gomme invernali vanno ordinate per tempo (è consigliabile maggio).

I rivenditori programmano gli acquisti in base alle richieste della passata stagione, quindi, una volta esaurite le scorte, non si trova più niente. Chiariamo, poi, un punto una volta per tutte: l'art 122 del codice della strada parifica l'utilizzo dei pneumatici invernali all'obbligo delle catene. La precisazione è di rigore perché, nonostante le numerose circolari esplicative del Ministero, si sono verificati e seguitano a verificarsi spiacevoli equivoci, da parte di amministrazioni comunali un po' troppo zelanti.

Qualche anno fa era toccato ai genovesi, di doversi beccare multe per non avere le catene a bordo, anche se con gli invernali montati. Ancora oggi arrivano segnalazioni di comportamenti stravaganti, come quello del sindaco di Aviano, che con una discutibile ordinanza, recentemente, ha imposto l'obbligo delle catene a bordo, per arrivare a Piancavallo.

Se avete i pneumatici invernali, potete impugnare qualsiasi contestazione di questo tipo. Per essere in regola con la legge, basta che sulle gomme figurino la scritta "M+S", ma per avere il massimo della rispondenza prestazionale, bisogna scegliere quelle che in America vengono definite "High Performance", i prodotti caratterizzati dall'immagine stilizzata di una

montagnetta a tre cime. C'è da considerare anche che molti pneumatici non sono catenabili e che montare e smontare catene non è cosa da poco. Le catene dovrebbero essere smontate e rimontate, seguendo l'alternanza dei tratti d'asfalto asciutti, per non danneggiare i pneumatici e, stando a tempi operativi medi, ci vogliono almeno una ventina di minuti a volta.

Attenzione anche all'omologazione, l'utilizzo di un prodotto non omologato, oltre al rischio sicurezza, espone l'utente a conseguenze legali ed al mancato pagamento dell'assicurazione, in caso d'incidente. Recentemente, sta emergendo un sommerso di almeno il 3% di automobilisti che girano con prodotti non omologati (si tratta più o meno di un milione di mezzi). Spesso, i prodotti fuori legge sono delle vere e proprie contraffazioni, che imitano grossolanamente battistrada e nomi.

Spesso, però, si tratta di pneumatici prodotti da aziende note, ma destinati a paesi che necessitano di altre specifiche e caratteristiche. Prodotti che, per qualche strano caso, non arrivano al loro mercato di destinazione.

**15**  
**Per cento**  
In meno lo spazio d'arresto sul bagnato degli pneumatici invernali

**7**  
**Gradi**  
È la soglia sotto la quale i normali pneumatici non sono garantiti

Cosa dice la legge

## Gli «invernali» sono equiparati alle catene

■ L'articolo 122 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada, recita testualmente: «Il segnale - catene per neve obbligatorie - 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».

Dunque, l'uso dei pneumatici invernali è totalmente alternativo a quello delle catene. I pneumatici invernali possono riportare un codice di velocità inferiore a quello previsto per il veicolo, comunque non inferiore a Q (160 km/h) e, in tal caso, si deve apporre, all'interno del veicolo, un apposito bollino, che ricorda al conducente di non superare quel limite. Non confondiamo invernali con «chiodati», che possono essere montati solo su tutte e quattro le ruote e solo dal 15 novembre al 15 marzo, con un limite di velocità di 90 km/h per la viabilità ordinaria e 120 per l'autostrada. Inoltre, le auto che li montano devono essere munite di paraspruzzi.

Anche le catene devono essere omologate: a norma Cuna NC 178-01, o a normativa austriaca ON - V 5117. Per essere in regola, una delle due sigle deve essere stampigliata sulla confezione ed anche sulle catene. Montare catene non omologate, può far incorrere l'automobilista in pesanti sanzioni. Il limite minimo di battistrada è lo stesso per estivi ed invernali: 1,6 mm.

Da notare che, in Germania ed in Inghilterra, girare con le gomme lisce è punibile con la decurtazione di

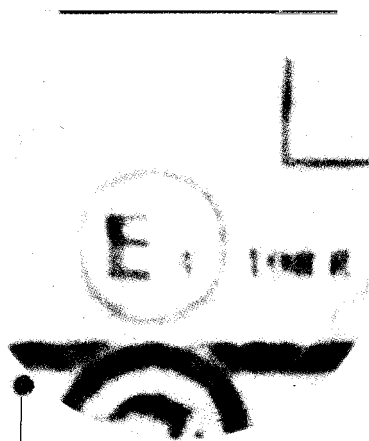
3 punti sulla patente (che in quei Paesi ne conta 12). In Inghilterra, poi, si paga una sanzione pecuniaria pari a 4.000 euro, per ogni copertone fuori norma. In Italia, si pagano soltanto 71 euro di multa. Tuttavia, si può incorrere anche nell'art. 175, comma 2, lettera 'H' del codice della strada, che prevede una sanzione aggiuntiva e, soprattutto, la decurtazione di 2 punti patente, ma solo su strade extraurbane o autostrade.

Se il controllo viene effettuato in città, non si può applicare l'aggravante dei due punti. Recentemente, oltre alle catene, è comparso sul mercato un altro mezzo atto a far superare strade innevate o ghiacciate: le così dette 'calze'. Si tratta di un rivestimento in fibre sintetiche, a maglie strette, per le ruote di trazione, ma attenzione: a prescindere dal funzionamento, le calze non sono omologate, quindi non consentono la circolazione in deroga all'art. 122.

Gio.Mas.



**Controlli** La legge dice che l'utilizzo di «invernali» è alternativo alle catene



### Riconoscere quello omologato

L'omologazione consiste nella apposizione della marcatura composta dalla lettera «E» maiuscola inserita in un cerchio o anche «e» minuscola in un rettangolo, comprensiva del numero identificativo del Paese che l'omologa. La marcatura è seguita da un numero, generalmente composto da sei cifre. In Italia è anche proibito il «fai da te».



### La carta d'identità

Per dare trasparenza alla «bontà» del prodotto acquistato ed alla relativa garanzia, insieme al Ministero dei Trasporti, è stata realizzata la «Carta d'identità del pneumatico». Ce ne sono due: per gli invernali e per gli estivi. Il rivenditore dovrebbe sempre consegnarla, ma è possibile scaricarla dal sito: [www.pneumaticisottocontrollo.it](http://www.pneumaticisottocontrollo.it)

**Cosa succede all'estero**

# Se andate a sciare attenti alle normative

■ Se avete intenzione di andare a sciare in Austria, attenzione, perché dal 1 novembre al 15 aprile è necessario montare i pneumatici invernali, quando le condizioni stradali lo richiedono (per i mezzi di massa complessiva a pieno carico compresa tra 3,5 t. e non oltre le 12 t., quindi moltissimi camper, gli invernali sono obbligatori per tutto il periodo). Praticamente potrebbe capitare di essere costretti a fermarsi, se si circola con gli estivi e le condizioni climatiche sono brutte.

Le catene sono consentite solo nel caso in cui il manto stradale sia coperto interamente di neve o ghiaccio. Se poi la polizia locale stabilisce che l'auto è pericolosa, oltre alla multa (da 35 a 5000 euro), può procedere al fermo ed al sequestro del mezzo. Anche in Germania sono sottili e, pur in assenza di un calendario, c'è l'obbligo per l'automobilista di «dotare il proprio veicolo di strumentazione idonea al periodo stagionale». L'automobili-

sta disubbidiente va anche in contro a grossi problemi assicurativi. In Francia non c'è obbligo, salvo apposita segnalazione, che può anche obbligare l'uso delle catene.

Situazione simile in Spagna: nessun obbligo, salvo specifiche segnalazioni. In Lituania c'è obbligo di pneumatici invernali per tutti i veicoli dal 1 dicembre al 1 aprile. In Norvegia, tutti i veicoli immatricolati nel paese hanno l'obbligo di circolare con pneumatici invernali. In Slovenia c'è obbligo di invernali dal 15 novembre al 15 marzo, o almeno di estivi con battistrada minimo di 4 mm. In Svezia, i pneumatici da neve sono imposti ai veicoli con immatricolazione nazionale.

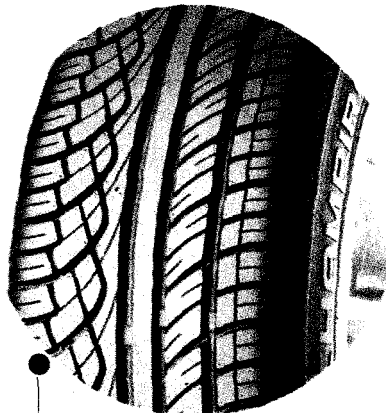
In Svizzera non c'è un obbligo, ma l'uso dei pneumatici invernali è tradizionalmente diffuso. Qui, le compagnie di assicurazione che emettono polizze kasko non risarciscono i danni riportati dalla vettura equipaggiata con pneumatici estivi, durante la stagione invernale. **Gio.Mas.**

**Neve**

In caso di tempo avverso è necessario montare le catene, ma gli pneumatici «invernali» sono comunque equiparati per legge

**Lo stoccaggio**

Molti rivenditori offrono il servizio di stoccaggio, del treno di gomme cambiato (estive-invernali). Conviene usufruire del servizio, perché le gomme vanno tenute bene, possibilmente in un ambiente condizionato. Si rovinano se sono esposte agli agenti atmosferici, o se entrano in contatto con sostanze chimiche e fonti di archi elettrici.

**Il battistrada**

Il limite legale del battistrada è lo stesso per estivi ed invernali (1,6 mm), anche se per i primi è consigliabile non scendere sotto i 3 mm e per gli invernali e «assolutamente» sconsigliabile girare con meno di 4 mm. Al di sotto di detta soglia, l'invernale, soprattutto sulla neve, perde le sue caratteristiche e cala il grip.

