

Per i pneumatici invernali è tempo di bilanci e prospettive per le prossime stagioni. Assogomma e Federpneus hanno fatto il punto sui risultati dell'inverno passato proponendo sia agli automobilisti che agli addetti ai lavori consigli e soluzioni per una migliore gestione nel prossimo futuro. Il pneumatico invernale ha subito in questi ultimi anni un'impennata nelle vendite tanto da far parlare di “fenomeno”. Le ragioni di questo successo vanno ricercate prima di tutto nella validità del prodotto, conforme e di qualità, che in pochissimi anni ha avuto un'evoluzione tecnica immediatamente percepita dagli automobilisti che si sono dotati per la stagione invernale della “scarpa giusta”. Quest'inverno non è stato caratterizzato da neviccate copiose eppure in Italia sono stati venduti oltre 6,5 milioni di pezzi contro i 4,5 milioni dello scorso anno. In due anni le vendite sono più che raddoppiate. Bisogna comunque ricordare che ogni vettura monta quattro pneumatici, quindi le gomme invernali sono riuscite ad equipaggiare poco più di un milione e mezzo di auto.

Assogomma e Federpneus stimano che circa il 15% del parco circolante sia già dotato del doppio treno di gomme estivo ed invernale, e, tenendo conto che in Italia il parco circolante è di circa 36 milioni di mezzi (fonte Aci), c'è ancora un ampio margine di crescita per il pneumatico invernale nei prossimi anni. Per dare un'idea dei volumi, stiamo parlando di un potenziale puramente teorico di 30 milioni di vetture che necessiterebbero quindi di 120 milioni di pneumatici, pari ad oltre 4 volte il mercato annuale del ricambio vettura nel suo complesso. Per esemplificare gli sforzi produttivi e logistici è come dire 120.000 container pieni di pneumatici, messi l'uno dietro l'altro a rappresentare un treno di 1.500 Km: una volta e mezza la lunghezza del nostro intero Paese. Questa rappresentazione è però soltanto indicativa e non è da considerarsi aggiuntiva rispetto al mercato di riferimento. Infatti, è bene sottolineare che, a fronte di un utilizzo di pneumatici invernali, gli estivi sono in deposito, quindi non si consumano e la loro vita risulterà prolungata per il periodo di mancato impiego.

Le vendite di pneumatici invernali sono certamente aumentate grazie alle qualità del prodotto in grado di rispondere alle esigenze degli automobilisti in termini di sicurezza in primis, ma anche comfort e praticità. Un forte impulso è derivato però anche dalle ordinanze locali che sono state emanate dagli Enti di proprietà o di gestione delle strade. Questo fenomeno ha assunto una dimensione nazionale, vista la distribuzione sul territorio “a macchia di leopardo”, che ha coinvolto ben 24 Province, 23 tratti autostradali, 20 comuni, le strade di competenza dell'ANAS di 17 regioni e tutte le strade della regione Valle d'Aosta dove questo provvedimento è in essere da circa 10 anni.

Perché sono stati emanati oltre 100 provvedimenti locali specifici nell'inverno 2010/2011? Il Legislatore, con l'introduzione del nuovo Codice della Strada, ha modificato sostanzialmente l'equivalenza di riferimento e la possibilità temporale di obbligo di montaggio dei

pneumatici invernali. Mentre il “vecchio” codice equiparava il “pneumatico da neve” o le “catene montate” in caso di neve, ove era apposto il segnale tondo blu di obbligo, il nuovo codice prescrive che “i veicoli siano muniti ovvero abbiano a bordo mezzi antidrucciolevoli o pneumatici invernali idonei alla marcia su neve e ghiaccio”.

Questa nuova norma, come precisato da una circolare del Ministero dell’Interno, è volta a disciplinare la circolazione stradale quando è prevedibile che si possano verificare situazioni di criticità tipiche del periodo invernale, non solo in caso di neve o ghiaccio. Per effetto della nuova normativa dunque l’ente proprietario e/o gestore della strada può imporre l’obbligo di avere a bordo del veicolo mezzi antidrucciolevoli (catene omologate) o montare pneumatici invernali anche quando non sta nevicando, ma per un arco temporale determinato come un’intera stagione invernale.

Secondo molti esponenti delle Forze dell’Ordine l’entrata in vigore delle ordinanze ha contribuito a ridurre l’incidentalità e la criticità della circolazione durante la stagione invernale. Peraltro il nuovo codice della strada è stato approvato il 31 luglio, dando così poco tempo agli Enti locali per analizzare la portata del nuovo Provvedimento e per attivarsi di conseguenza, come ad esempio con l’emanazione delle ordinanze di obbligo.

Le due associazioni affermano che “lo scarso preavviso, unitamente alla disomogeneità di applicazione sul territorio, ha prodotto una certa confusione nell’informazione, anche grazie all’assenza di una segnaletica specifica (che ora c’è!). A questi problemi si è sommata la difficoltà di reperire il prodotto, sembra con qualche isolato caso di speculazione e la difficoltà da parte dei Rivenditori Specialisti di provvedere al montaggio di milioni di pneumatici in poche settimane”.

Oggi è tempo di bilanci e di propositi anche per gli Enti proprietari o gestori delle strade, perché se è vero, come essi stessi dichiarano, che i risultati in termini di sicurezza stradale e di miglioramento della mobilità in condizioni metereologiche critiche ci sono state, è opportuno ovviare agli inconvenienti della prima stagione di ordinanze. In tal senso Assogomma e Federpneus auspicano che territori omogenei e limitrofi concertino insieme tempi e modi di applicazione delle ordinanze 2011-2012 per consentire ai cittadini di programmare per tempo i loro acquisti ed ai produttori/rivenditori di avere il prodotto e di poterlo montare in tempo utile.

© riproduzione riservata
pubblicato il 4 / 04 / 2011