

Il mercato europeo di pneumatici invernali continua a crescere: lo scorso anno l'industria ha fornito a rivenditori e autosaloni circa 80 milioni di pezzi: un volume mai raggiunto prima. Secondo Continental, chi ne attribuisce il motivo esclusivamente alla crescente consapevolezza degli automobilisti in materia di sicurezza trascura il fatto che sempre più spesso il legislatore impone ai cittadini l'obbligo di montare pneumatici invernali. In Scandinavia, con l'eccezione della Danimarca, si tratta di risoluzioni adottate ormai da molto tempo; anche nei paesi baltici sussiste l'obbligo per legge, mentre in Germania e in Austria i pneumatici invernali vengono prescritti in caso di "condizioni invernali"; in Italia i governi locali delle regioni, province, comuni e gli enti proprietari delle strade hanno facoltà di rendere obbligatori i pneumatici invernali o le catene a bordo.

Questo trend sta quindi sperimentando una crescita dinamica estesa a tutta l'Europa, dove solo l'anno scorso sono stati venduti circa 18 milioni di pneumatici in più rispetto al 2007, ossia l'anno prima della attuale crisi economica e finanziaria. Il segmento dei pneumatici estivi, viceversa, per la prima volta nel 2011 torna al livello del 2007. È quindi chiaro che è proprio il mercato degli "specialisti del freddo" ad assistere attualmente ad una crescita esponenziale. Nel 2010 in Europa il comparto ha venduto complessivamente 224 milioni di pneumatici per autovetture, per lo scorso anno gli analisti di mercato di Continental hanno previsto un totale di 236 milioni di unità. Con 80 milioni di pezzi, i pneumatici invernali vanno a costituire già oggi più di un terzo delle vendite, con un incremento di 6 milioni di unità rispetto all'anno precedente.

I consumatori montano i pneumatici invernali anche senza un obbligo formale

Tradizionalmente, tra i paesi europei la Germania viene considerata uno dei "pesi massimi" nelle vendite. Solamente in Germania l'anno scorso i rivenditori hanno ordinato circa 35 milioni di pezzi, un milione e mezzo in più rispetto al 2010, l'anno del boom. Quasi il 90 per cento degli automobilisti di questo paese monta le gomme invernali. Eppure, i cittadini vogliono viaggiare sicuri anche nei paesi in cui quest'anno non vige o non è ancora esteso a livello nazionale l'obbligo di montare pneumatici invernali. Ecco perché in Italia, con i suoi 37 milioni circa di autovetture immatricolate, nell'inverno scorso sono stati venduti oltre 8 milioni di pneumatici invernali e in Francia, con oltre 31 milioni di autovetture, ne sono stati venduti 5 milioni. Gli analisti di mercato di Continental vedono anche qui dei progressi attribuibili a un livello superiore di informazione e di consapevolezza dei cittadini, oltre che alla ricerca di maggiore sicurezza.

Poca chiarezza sulla marcatura dei pneumatici invernali

Nonostante il costante aumento di regolamentazioni sull'uso dei pneumatici invernali, non

esiste ancora una normativa ben definita a livello europeo, o anche solo nazionale, che prescriva le caratteristiche obbligatorie di un pneumatico invernale. Continental mette in evidenza che, poichè la marcatura M+S non è vincolata ad una certificazione delle prestazioni, ma indica pneumatici con migliori prestazioni su "fango e neve", è possibile etichettare in questo modo senza problemi sia i pneumatici invernali che quelli per fuoristrada. Quindi, sebbene i pneumatici per fuoristrada 4×4 non siano i più adatti ad affrontare strade in condizioni invernali tipiche, un consumatore che si orienti, in base a questa dicitura tradizionale, probabilmente non monterà poi sull'auto i pneumatici invernali.

Un sondaggio condotto nell'ottobre 2011 su www.motortalk.de, una delle principali community online europee, ha evidenziato chiaramente questa incertezza. Alla domanda se ci si senta sufficientemente informati in merito alla normativa di legge relativa ai pneumatici invernali il 47% dei partecipanti ha risposto "no" oppure "abbastanza". Anche la prescrizione di legge relativa alla marcatura dei pneumatici invernali risulta poco chiara: il 77% dei partecipanti al sondaggio non è correttamente informato e solo il 23% sa che in Europa attualmente basta la sola marcatura M+S per essere in regola con qualsiasi normativa in tema di circolazione invernale. I dubbi sono tanti anche in merito ai vantaggi di sicurezza forniti dai pneumatici invernali: nel complesso il 38% degli interpellati pensa che i pneumatici invernali riducano lo spazio di frenata sulla neve del 20-30%, mentre la risposta giusta - fornita, comunque, correttamente dal 62% degli intervistati - è "di oltre il 40%". Le differenze effettive arrivano a coprire addirittura il 100% circa di spazio di frenata: in caso di frenata sulla neve, infatti, i pneumatici invernali dimezzano lo spazio di frenata rispetto ai corrispondenti pneumatici estivi.

Mancanza di uniformità nelle direttive di legge europee sui pneumatici invernali

Un po' di aiuto per chiarire la questione della marcatura verrebbe offerto dal simbolo a forma di fiocco di neve inscritto nell'ideogramma di tre montagnette, di origine canadese. Questo simbolo è un riferimento delle reali attitudini del pneumatico a prestazioni in condizioni tipicamente invernali, riferito ad un pneumatico standard di misurazione. Eppure, in Europa è solo la piccola Bosnia Erzegovina a prescrivere per legge sia la marcatura M+S sia il "fiocco di neve" ai suoi circa 450.000 automobilisti. Gli altri paesi europei con l'obbligo di pneumatici invernali puntano su un mix tra marcatura M+S, "condizioni stradali invernali" e periodi in cui devono essere montati i pneumatici invernali. L'amministrazione austriaca, ad esempio, dal 1 novembre al 15 aprile prescrive pneumatici con marcatura M+S e battistrada con profondità minima di 4 mm in presenza di condizioni stradali invernali. In mancanza di neve e ghiaccio, quindi, si è in regola anche montando pneumatici estivi con battistrada consumato fino a 1,6 mm anche a temperature notevolmente al di sotto dello zero. Inoltre, per tutti coloro che non ne vogliono assolutamente saper di

pneumatici invernali, il legislatore prevede la possibilità di aggirare l'obbligo montando catene da neve su pneumatici estivi in caso di necessità. Gli esperti obiettano tuttavia che su passaggi ghiacciati, ad esempio agli incroci o all'imbocco delle curve, e su strade completamente ghiacciate, questa "combinazione" allunga notevolmente lo spazio di frenata rispetto ai pneumatici invernali.

Offerta di pneumatici invernali ulteriormente differenziata

L'offerta di pneumatici invernali diventa sempre più intricata per i consumatori finali. Non esiste più il prodotto "universale", che accomuna almeno le autovetture, i SUV e le monovolume, perché ora i tecnici distinguono anche tra pneumatici per autovetture, per SUV, per monovolume, per van, oltre che per autocarri. E anche in questi sottogruppi emergono ulteriori distinzioni: per quanto riguarda le auto, ora occorre distinguere tra pneumatici per il segmento compatto, medio e superiore, per le auto sportive e per le 4x4, perché sono troppo diversi i requisiti legati a utilizzo del mezzo, manovrabilità, potenza, peso e tipo di trazione. E ancora, i diversi modelli di pneumatici invernali riescono a risultare convincenti tutt'al più a livello di fasce climatiche regionali. Ecco perché per l'Europa settentrionale e la penisola scandinava vengono proposti modelli specifici "soft compound". Mentre il pneumatico invernale destinato all'Europa centrale viene prodotto con una mescola relativamente più dura, al fine di mantenere l'elevata resa chilometrica e le caratteristiche di guida originali per l'intero periodo del tardo autunno/inverno alle temperature normalmente registrate in Germania, Austria e Svizzera. Per Scandinavia e Russia produttori leader come Continental puntano sui cosiddetti "nordics", pneumatici invernali con una mescola più morbida oppure chiodati, che garantiscono la massima presa sulle strade prevalentemente ghiacciate dell'estremo Nord. Come i pneumatici invernali destinati all'Europa centrale, anche questi vengono realizzati per tutti i segmenti (compatte, classe media e superiore, auto sportive e 4x4).

Continental produce pneumatici invernali anche per usi speciali, ad esempio per le biciclette.

L'azienda di Hannover ha in serbo due soluzioni anche per gli autocarri: la gommatura standard, in cui solo l'asse motore viene dotato di un battistrada di trazione, e la gommatura invernale speciale completa. Mentre la soluzione standard offre un grip sufficiente quando l'autotreno carico viaggia in inverno su autostrade e superstrade senza pendenze estreme, la gommatura invernale completa per autocarri e autobus conserva una buona presa anche nel caso in cui il mezzo vuoto debba recarsi in Scandinavia. Al Nord tuttavia gli autotrasportatori montano tradizionalmente gomme chiodate, un tipo di equipaggiamento con cui in Germania non potrebbero neppure scendere dai traghetti provenienti da

Stoccolma: qui infatti la chiodatura è bandita dalla circolazione stradale fin dagli anni '70.

© riproduzione riservata
pubblicato il 23 / 11 / 2012