

Durante l'inverno, per garantire la massima sicurezza su strada, sono meglio le catene da neve o gli pneumatici da neve?

Assocatene, associazione italiana dei produttori di catene da neve, fa finalmente chiarezza sulle performance delle diverse dotazioni invernali, interpellando un autorevole ente certificatore esterno e conducendo una serie di test oggettivi su neve, ghiaccio e asfalto bagnato.

Milano, 3 ottobre 2013 – Assocatene, nata alcuni anni fa con l'obiettivo di dare un'informazione più corretta ed oggettiva al mercato sulle tematiche di sicurezza di guida su strade innevate e/o ghiacciate mettendo a disposizione del sistema paese le proprie competenze maturate in oltre 100 anni di storia, ha richiesto ad un autorevole ente certificatore esterno, il TÜV Italia, di condurre, utilizzando i più moderni strumenti di controllo, una serie di rigorosi test, sulle superfici che più comunemente si incontrano in inverno:

- Strada ghiacciata
- Strada innevata
- Strada bagnata

Su ogni superficie stradale sono state simulate le più normali condotte di guida:

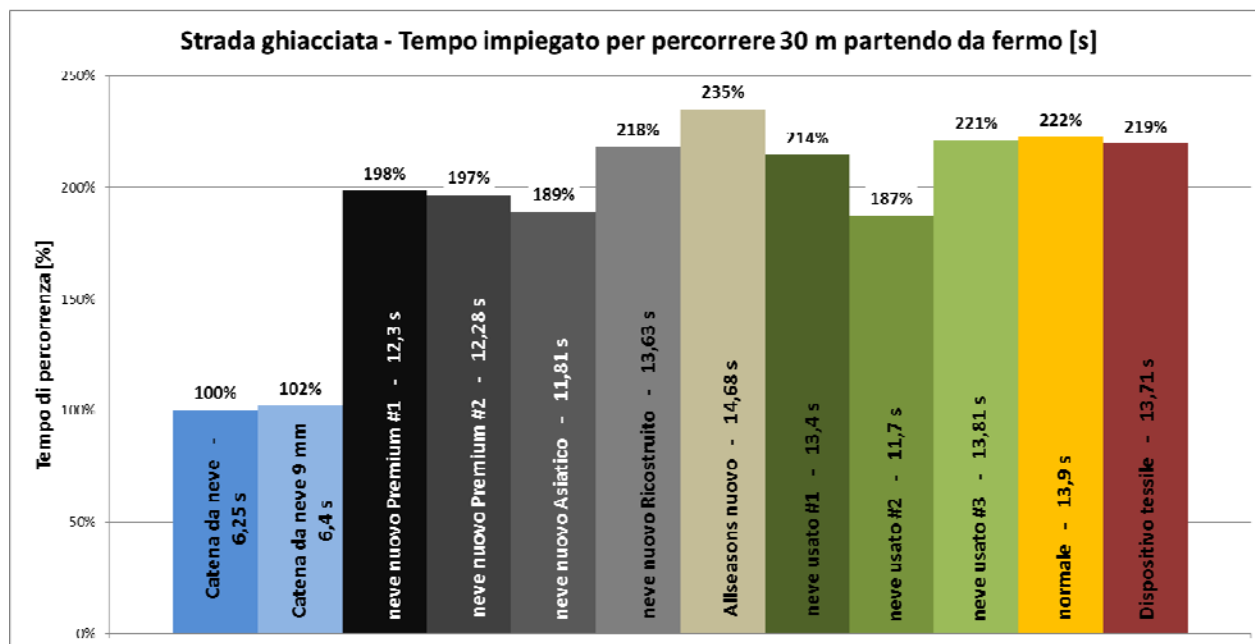
- Accelerazione con partenza da fermo su strada in pianura
- Frenata da 30 km/h a 0 km/h
- Partenza in salita con veicolo fermo

Per arrivare ad avere una panoramica completa e assolutamente oggettiva delle performance dei diversi equipaggiamenti invernali ammessi dal codice della strada italiano, ogni singola prova è stata condotta più volte e sono state testate numerose tipologie di prodotti:

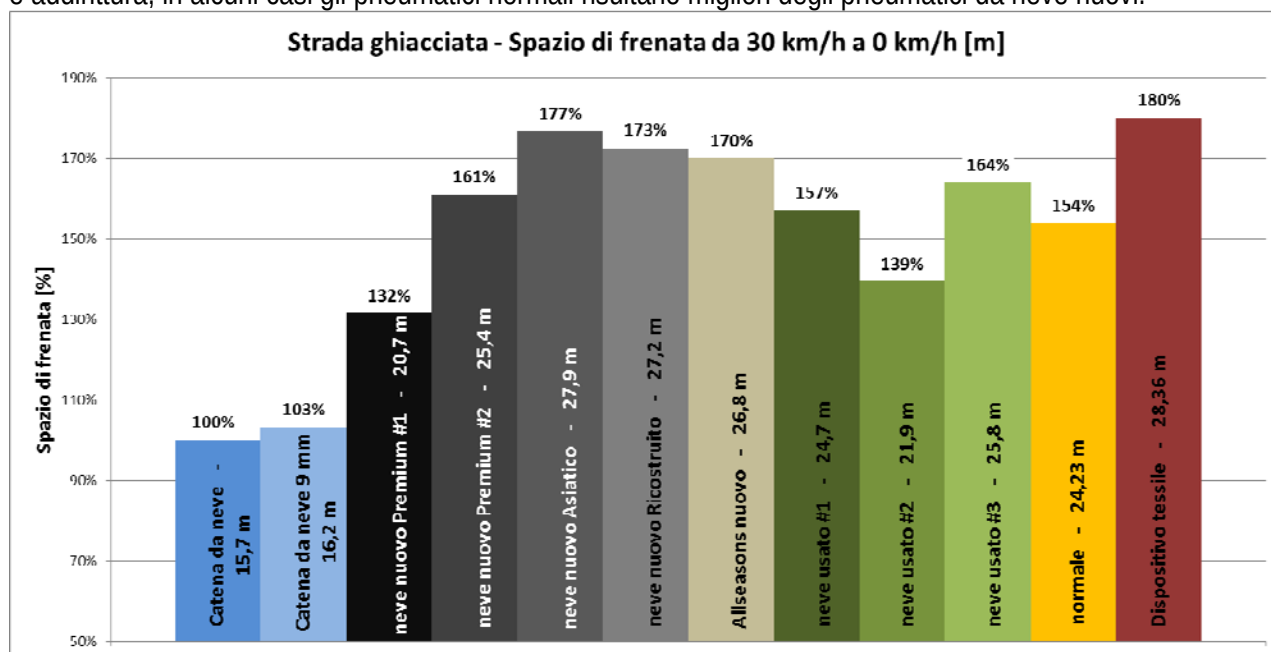
- Catene da neve di diverse tipologie e marche¹
- Pneumatici da neve nuovi di diverse fasce di prezzo e marche
- Pneumatici da neve "usati" di diverse fasce di prezzo e marche²
- Pneumatici cosiddetti "All Season"
- Pneumatici normali "nuovi"
- Dispositivi tessili

La sintesi dei risultati emersi dai test e presentati dal TÜV Italia sono i seguenti³:

Nella condizione di **strada piana ghiacciata**, le catene da neve sono la dotazione invernale che garantisce la migliore prestazione in accelerazione. Gli pneumatici da neve, nuovi o usati, percorrono gli stessi 30 metri in circa il doppio del tempo rispetto alle tradizionali catene. Addirittura, in accelerazione su ghiaccio risulta minima la differenza tra pneumatici normali e pneumatici da neve.

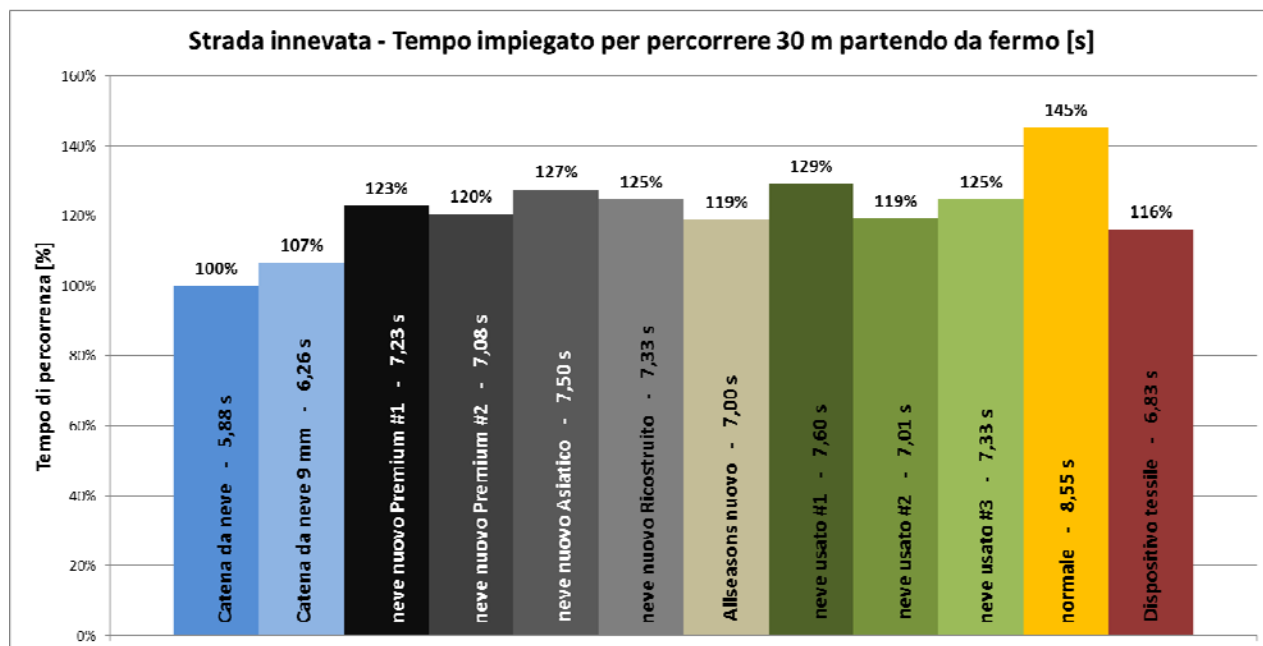


Ancora più importante in termini di sicurezza è la possibilità di frenare su ghiaccio, ed anche in questo caso la superiorità delle catene da neve è indiscutibile grazie al maggiore attrito dell'acciaio sul suolo ghiacciato. Lo spazio di arresto degli pneumatici da neve va dal 31% al 77% in più rispetto allo spazio di arresto di un veicolo equipaggiato con catene da neve. Non cambia di molto la performance tra pneumatici da neve nuovi ed usati e addirittura, in alcuni casi gli pneumatici normali risultano migliori degli pneumatici da neve nuovi.



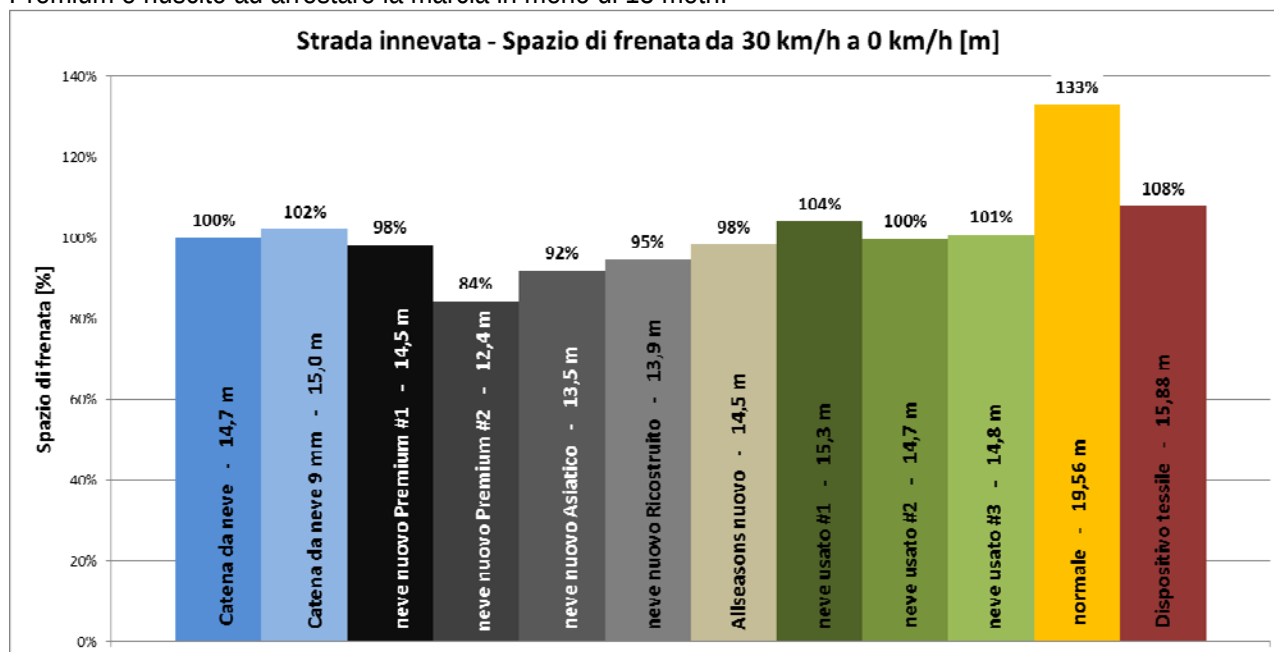
Su superficie piana con neve battuta i test ci forniscono ulteriori informazioni interessanti.

Nel test di accelerazione le catene da neve dimostrano ancora di garantire lo spunto migliore con 5,88 secondi impiegati per percorrere 30 metri partendo da veicolo fermo, mentre emergono in modo netto le differenze tra pneumatico normale (8,55 secondi) e pneumatico da neve (da 7,02 a 7,60 secondi) a favore di quest'ultimo.



Lo spazio di frenata è molto simile per tutti i dispositivi testati ad eccezione degli pneumatici normali che evidenziano i loro limiti.

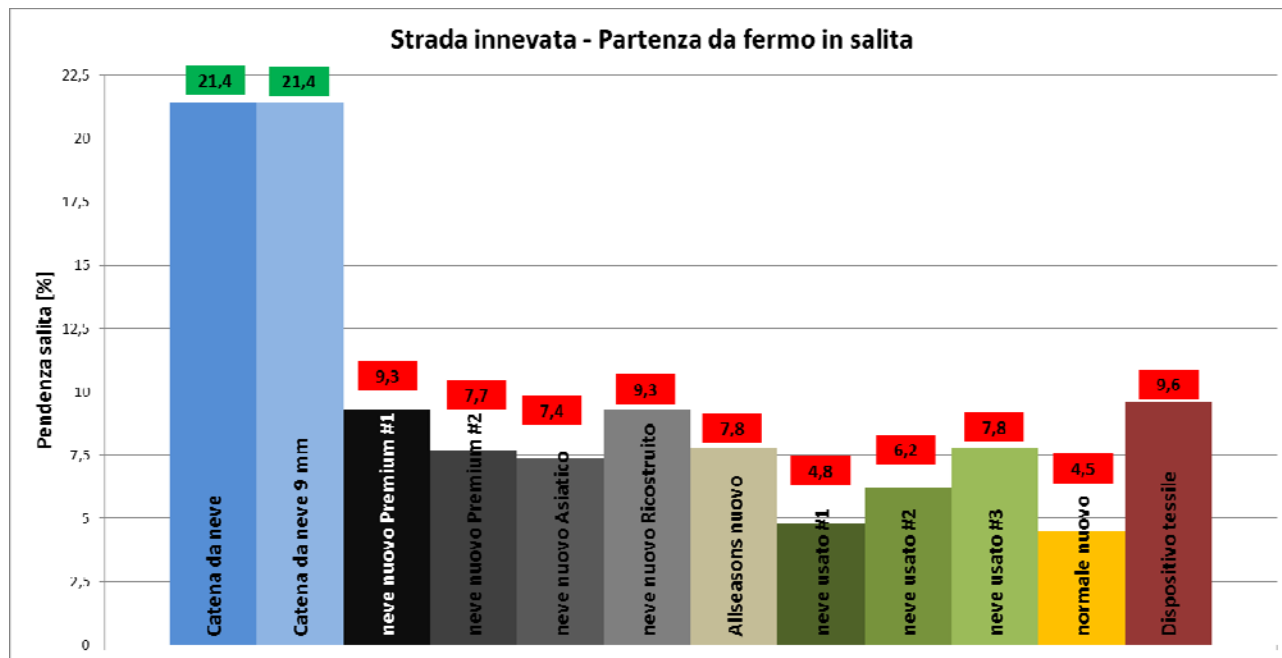
La maggior parte dei dispositivi infatti, con la sola eccezione degli pneumatici normali, è in grado di garantire l'arresto del veicolo in uno spazio compreso tra i 13 e i 15 metri. Un solo treno di pneumatici "nuovi" di fascia Premium è riuscito ad arrestare la marcia in meno di 13 metri.



Il team di ingegneri del TÜV Italia ha poi condotto un test particolarmente significativo che simula la reale condizione invernale se si considera la morfologia del territorio italiano, percorso da rilievi montuosi che si estendono da nord a sud e da est a ovest: "la partenza da fermo in salita su strada innevata". Attraverso questo test è stata misurata la pendenza massima di partenza in salita che le diverse soluzioni possono garantire.

Il test, che sebbene non previsto dalle normative di omologazione delle catene da neve (per gli pneumatici non è previsto alcun tipo di omologazione che ne certifichi le reali prestazioni in condizione di neve

e/o ghiaccio), è stato condotto su strada, con diverse pendenze, ricoperta con uno con zoccolo di neve battuta di circa 1 – 2 cm.



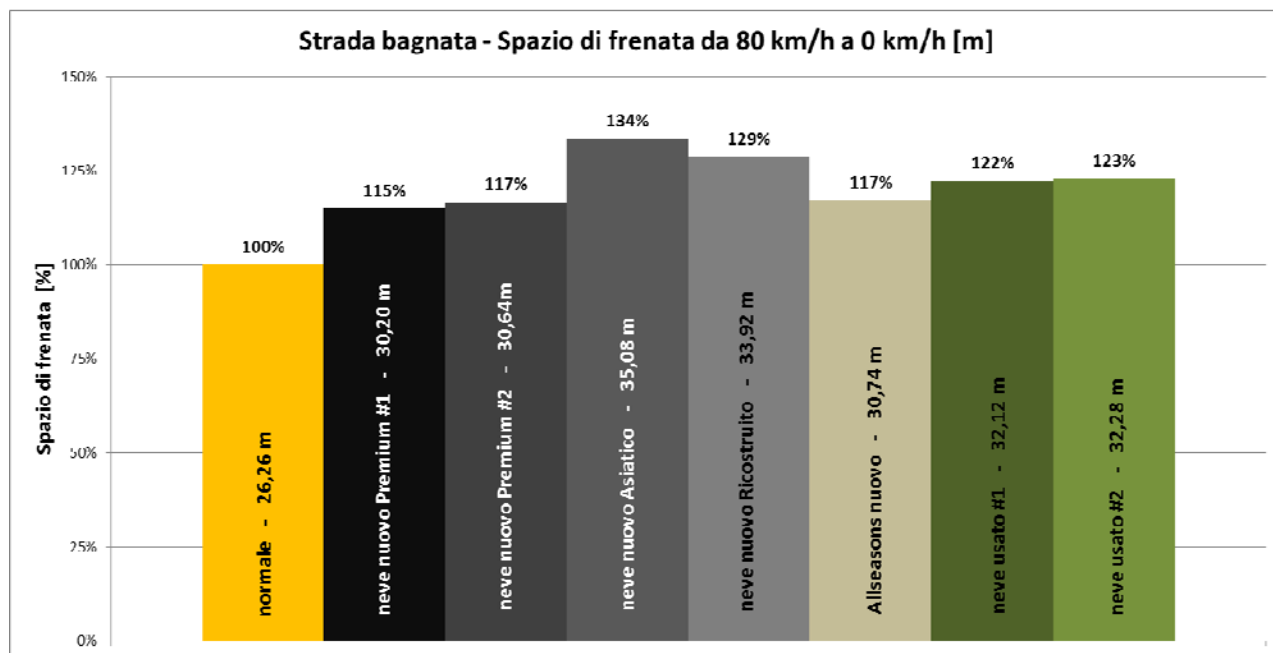
Dai test è emerso che il veicolo equipaggiato con catene da neve (montate come in tutti i test su pneumatici di tipo "normale") è riuscito a partire senza alcun problema su una strada con pendenza del 21,4% (la massima pendenza misurata disponibile sulla strada utilizzata per i test), mentre la stessa auto dotata di pneumatici da neve nuovi non è riuscita a partire su salite con pendenze superiori alla fascia compresa tra il 7,4% e il 9,3%. Per usare dei termini di paragone noti, solo le catene da neve avrebbero permesso di superare la rampa del box di casa (che generalmente ha una pendenza pari al 20%) mentre con tutti gli altri prodotti testati non è stata superata in nessun caso la pendenza del 10%. Significa in sostanza che, con i soli pneumatici da neve, difficilmente si sarebbero superati i tornanti innevati delle nostre strade provinciali caratteristiche dei rilievi appenninici ed alpini.

Dallo stesso test si è inoltre evidenziato in modo più marcato che lo stato di usura di un pneumatico da neve ha una importanza rilevante sulle performance in condizione di strada innevata risultando addirittura in un caso, paragonabile alle prestazioni rilevate con pneumatico normale.

Test su strada pianeggiante bagnata

Poiché poi in inverno, alle latitudini Italiane come dimostrano i dati ufficiali rilevabili dai vari siti meteo, le giornate di pioggia con temperature miti sono numericamente molto superiori a quelle di neve, abbiamo voluto condurre un test specifico per valutare le differenze di prestazione delle varie categorie di pneumatici in condizioni di asfalto bagnato.

Quello che emerge dai test è che lo spazio di frenata da 80km/h a 0km/h su asfalto bagnato è pari a 26,3 metri per l'auto con gli pneumatici normali mentre è di 35,1 metri per l'auto con gli pneumatici da neve asiatici e di oltre 30 metri per gli pneumatici da neve premium. Nella peggiore delle ipotesi, l'auto, con gli pneumatici da neve, si ferma in uno spazio del 34% più lungo rispetto all'auto equipaggiata con le gomme normali.



In estrema sintesi dai test condotti dal TÜV Italia emerge che la catena da neve garantisce la massima performance e sicurezza su strada innevata anche con pendenze significative, mentre gli pneumatici da neve risultano comparabili alle catene su strade innevate pianeggianti.

In condizione di fondo stradale ghiacciato solo la catena da neve garantisce la massima sicurezza di marcia in ogni circostanza.

Su asfalto bagnato invece la performance degli pneumatici da neve è nettamente inferiore rispetto agli pneumatici normali, a discapito della sicurezza stradale.

A questo punto, alla luce delle evidenze riscontrate nei vari test la domanda sorge spontanea:

E' vero che imponendo l'obbligo di pneumatici invernali o catene da neve in un periodo prefissato dell'anno, dal 15/11 al 15/04, stiamo contribuendo ad una maggiore sicurezza nella circolazione stradale o stiamo solo imponendo l'ennesima tassa sugli automobilisti? E che cosa accade quando, come nel marzo del 2014, le temperature medie e in molti casi anche le minime, hanno spesso superato la soglia dei 10 gradi con massime di oltre 20 gradi, magari con l'asfalto reso viscido dalla pioggia?

Se vogliamo salvaguardare la sicurezza stradale è importante che ciascun automobilista, quando le condizioni atmosferiche rendano necessario l'utilizzo di dotazioni invernali, faccia una scelta consapevole basata sulle proprie abitudini di utilizzo (pianura o montagna) e sulle informazioni derivanti da una corretta comunicazione da parte dei produttori in merito alle reali caratteristiche prestazionali dei differenti prodotti.

Ne guadagneremmo tutti in termini di sicurezza e a livello paese anche in termini economici

NOTE

1. Per quanto riguarda le catene sono state prese in considerazione la catena di riferimento prevista dalla normativa UNI11313 / ONORM V 5117, e una catena da 9 mm omologata
2. "usati" mantenendosi nei limiti previsti dal codice della strada
3. Ulteriori informazioni sono disponibili su www.assocatene.it

Assocatene - Associazione italiana dei fabbricanti catene per la circolazione dei veicoli - Assocatene rappresenta le aziende leader del settore catene da neve presenti in Italia, tutela il comparto produttivo nazionale e cura la corretta informazione e la cultura delle tecnologie specifiche del settore.

ANIMA - Federazione delle Associazioni Nazionali dell'Industria Meccanica Varia ed Affine - è l'organizzazione industriale di categoria che, in seno a Confindustria, rappresenta le aziende della meccanica varia e affine, un settore che occupa 195.000 addetti per un fatturato di 40 miliardi di euro e una quota export/fatturato del 57% (dati riferiti al consuntivo 2012). I macrosettori rappresentati da ANIMA sono: macchine ed impianti per la produzione di energia e per l'industria chimica e petrolifera- montaggio impianti industriali; logistica e movimentazione delle merci; tecnologie ed attrezzature per prodotti alimentari; tecnologie e prodotti per l'industria; impianti, macchine prodotti per l'edilizia; macchine e impianti per la sicurezza dell'uomo e dell'ambiente; costruzioni metalliche in genere.

Per informazioni stampa

Direzione Relazioni Esterne e Comunicazione ANIMA

Alessandro Durante Tel. +39 02 45418516 +39 3481212428 - e-mail durante@anima.it

Mariagrazia Micucci Tel. +39 02 45418586 - e-mail micucci@anima.it

Laura Aldoriso Tel. +39 02 45418535 +39 3316670041 - e-mail aldoriso@anima.it