

PNEUMATICI: LA NUOVA ETICHETTATURA EUROPEA

A partire dal **prossimo 1° novembre** anche i **pneumatici**, come già da tempo è stato fatto per i prodotti alimentari, tessili, gli elettrodomestici e gli immobili, **avranno una loro etichetta (fig. 1)**.

Questa servirà ai consumatori per sapere alcuni parametri che caratterizzano il pneumatico stesso con lo scopo di aiutare l'automobilista nella scelta di una nuova copertura.

L'obiettivo di questa novità è quello di promuovere una maggiore sicurezza e una maggiore efficienza sia dal punto di vista economico sia dal punto di vista ambientale per quanto riguarda il trasporto su strada.

Per raggiungere tale obiettivo si cerca di attuare una promozione di pneumatici maggiormente sicuri ed efficienti che permettono così una diminuzione dei consumi di carburante e un minor livello di rumorosità. Ma vediamo nei dettagli questa novità:

Tre sono i criteri selezionati presenti sulla nuova etichettatura:

- L'efficienza energetica
- La frenata su bagnato
- Il rumore di rotolamento

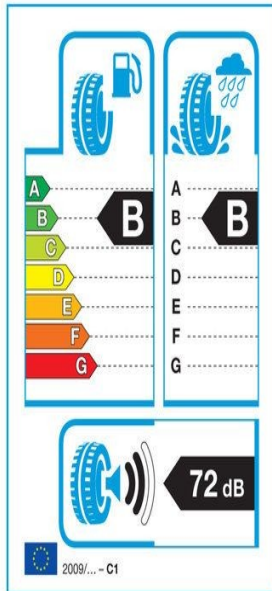


Figura 1

L'EFFICIENZA ENERGETICA

L'efficienza energetica di un pneumatico (consumo di carburante ed emissioni di CO₂) è misurata attraverso la resistenza al rotolamento.

Nel settore del trasporto su gomma una ridotta resistenza al rotolamento è determinante nel contributo del pneumatico alle **economie di carburante**.

Tra due classi, « B » e « A » per esempio, la differenza di consumo carburante per un veicolo completamente equipaggiato con lo stesso tipo di pneumatici può arrivare a 3 l/100km. *

Metodo di misura

Nel quadro del regolamento europeo, le misure sono realizzate su macchine appositamente tarate. Le lettere identificative corrispondono ai valori misurati espressi in chilogrammi per tonnellata (kg/t).

Le lettere vanno da « A » (fino a 4 kg/t) a « F » (più di 8 kg/t). La lettera « G » non è utilizzata.

LA FRENATA SU BAGNATO

Il comportamento del pneumatico in situazione di frenata su bagnato è una delle maggiori forme di **sicurezza** apportate dal pneumatico.

Il test consiste nel misurare la decelerazione da 60 a 20 km/h nel corso di una frenata di emergenza di un pneumatico di riferimento e del pneumatico da classificare

Tra due classi, ad esempio da « C » a « B », per un autocarro che passa da 60 km/h a 20 km/h in 30 metri, la distanza di frenata diminuisce di circa il 15%, cioè 4,5 metri. *

Metodo di misura

I rilievi sono effettuati su un circuito con fondo preventivamente bagnato per creare uno strato d'acqua compreso tra 0,5 e 2 millimetri. La temperatura ambiente, come quella del suolo, può variare tra 5 e 35 °C. Le caratteristiche del circuito (tipo di rivestimento, asperità, coefficiente di attrito dell'asfalto, ...) possono variare all'interno dei limiti definiti dal regolamento.

Gli autocarri utilizzati sono delle motrici equipaggiate con quattro pneumatici del modello da testare oppure dei veicoli appositamente studiati per realizzare i test (rimorchi analitici).

Le lettere vanno da « A » a « F ». Non c'è la lettera « G »



IL RUMORE DI ROTOLAMENTO

La misura del rumore di rotolamento (rumore esterno) ha per obiettivo la misurazione delle emissioni sonore legate ai pneumatici.




Componente ambientale di rilievo nel settore del trasporto su strada, le emissioni acustiche costituiscono un dato d'importanza crescente, in particolare per i mestieri legati ai trasporti urbani.

La differenza nella misurazione del rumore di rotolamento tra un pneumatico con due onde ed uno con un'onda corrisponde a 3 dB, ovvero una riduzione pari alla metà del rumore esterno.

Metodo di misura

Il regolamento europeo considera il numero di decibel emessi nel corso del rotolamento e la loro posizione parametrata al loro futuro valore limite che entrerà in vigore tra il 2012 e il 2016 (regolamento CE/661/2009).



	indica le prestazioni meno valide. Il pneumatico emette un livello di rumore al di sopra della futura norma ma inferiore al massimo attualmente autorizzato.
	significa che il livello di rumore emesso dal pneumatico è conforme ai limiti che saranno in futuro applicati.
	significa che il livello di emissioni sonore del pneumatico si situa al di sotto del futuro

La nuova normativa sarà applicata a tutti gli pneumatici fabbricati a partire dal 1° luglio 2012. Sono esclusi gli pneumatici ricostruiti, gli pneumatici non omologati per l'utilizzo stradale, gli pneumatici montati su veicoli immatricolati per la prima volta prima nel 1990, gli pneumatici chiodati, gli pneumatici con codice velocità inferiore agli 80 km/h, gli pneumatici a soccorso di tipo T e gli pneumatici con diametro inferiore o uguale a 254 mm oppure superiore o uguale a 635 mm.

Cosa devono fare i produttori e i rivenditori:

Per quanto riguarda i produttori per ogni tipo di pneumatico devono essere rese note e disponibili le informazioni sia su carta sia sul web come materiale promozionale e deve essere inoltre applicato un adesivo o un' etichetta, a scelta del produttore, sul battistrada che accompagna una fornitura di pneumatici.

Per quanto riguarda i Rivenditori questi ultimi devono assicurarsi che i pneumatici che sono visibili ai consumatori riportino un'etichetta o un cartellino visibile all'acquirente. Se non sono visibili i rivenditori devono fornire le informazioni necessarie durante la fase di vendita. Inoltre le indicazioni contenute nell'etichetta devono essere riportate anche sulla prova di acquisto o su un documento di accompagnamento a quello fiscale.

Per quanto riguarda invece i Rivenditori di veicoli, questi devono dichiarare, se sono differenti da quelli di serie, le classi di appartenenza dei pneumatici del veicolo. E se viene data la possibilità al cliente di scegliere il pneumatico, devono essere fornite le informazioni riportate in etichetta prima di concludere la vendita. Se vengono proposti cerchi in opzione con pneumatici identici a quelli di serie non è necessario fornire le informazioni riportate in etichetta.