

INFORMACIÓN DE PRENSA

15/7/2019

“MAYOR TRANSPARENCIA, PARA MÁS SEGURIDAD, MAYOR PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE, Y UNA ECONOMÍA MÁS SOSTENIBLE”

MICHELIN PRESENTA EN VIENA DEL 1 Y 5 DE JULIO DE 2019, SU ESTRATEGIA LLP (LONG LASTING PERFORMANCE) O “PRESTACIONES DISEÑADAS PAR DURAR”. UNA DE LAS PRINCIPALES ACCIONES DEL GRUPO PARA UNA MOVILIDAD RESPONSABLE.

Muchos fabricantes diseñan neumáticos seguros hasta alcanzar el límite legal de profundidad de dibujo de la banda de rodadura de 1,6 mm mínimo. Pero hoy en día no existe nada que impide que se comercialicen neumáticos cuyas distancias de frenada se degrada más o menos rápidamente de manera gradual con el paso de los kilómetros. La ausencia de una normativa sobre las prestaciones mínimas que debe cumplir un neumático cuando se desgasta puede llevar a los profesionales y usuarios a sustituir sus neumáticos antes que estos alcancen el límite legal de desgaste de 1,6 mm de profundidad de dibujo en la banda de rodadura.

Michelin aboga por la implantación de una reglamentación que responda a las expectativas en materia de la máxima seguridad, la reducción de los costes para la sociedad y la protección del medio ambiente.

MICHELIN CONSIDERA QUE TODOS LOS USUARIOS TIENEN DERECHO A EXIGIR NEUMÁTICOS QUE MANTENGAN LA MÁXIMA SEGURIDAD DESDE EL PRIMER AL ÚLTIMO KILÓMETRO

Normalmente, los automovilistas se plantean dos preguntas respecto a sus neumáticos:

- ¿Estoy seguro con mis neumáticos?
- ¿Cuándo debería cambiar mis neumáticos para mantener la máxima seguridad?

Hoy día, sin una evaluación de las prestaciones de los neumáticos al alcanzar el final de la vida útil, no existen respuestas claras...

Los estudios muestran que las diferentes clasificaciones establecidas para neumáticos nuevos, la profundidad del dibujo restante en la banda de rodadura, no pueden ser criterios suficientes para establecer niveles de prestaciones en el tiempo. Por lo tanto para conocer la evolución de las prestaciones de los neumáticos con el uso, ¡hay que medirlos cuando están desgastados!

La mayoría de fabricantes de neumáticos, así como los fabricantes de automóviles o las asociaciones de consumidores, concentran principalmente su atención en la realización de pruebas de evaluación con neumáticos nuevos. Sin embargo, la realidad, es que un neumático se empieza a desgastar no más inicia a rodar. Y según se van desgastando, sus prestaciones evolucionan de forma muy diferente.

Algunas prestaciones mejoran con el desgaste, en especial la frenada en seco y el consumo de combustible. De lo contrario, la frenada en mojada es una prestación que se degrada de manera más a menos rápida a medida del uso. Por tanto, se tratándose de un aspecto que afecta a la seguridad, esta prestación tendría que ser medida en todos los neumáticos antes de su puesta en servicio.

UNA DIFERENCIA CRUCIAL

Seguridad: ¡sobre asfalto mojado, un neumático desgastado puede tener una distancia de frenada hasta 3,4 metros superior al de un neumático nuevo*!

Septiembre de 2018 / Ensayos Michelin realizados bajo notario en el circuito de Papenburg (Alemania)

El objetivo perseguido por Michelin es que cada consumidor cuente con una información adecuada sobre las prestaciones de sus neumáticos, durante toda su vida útil. Este objetivo puede alcanzarse con la instauración de unas pruebas reglamentarias a realizar sobre los neumáticos desgastados antes de su comercialización.

MICHELIN APOYA LA INICIATIVA DE FRANCIA PARA QUE LA PRUEBA REGLAMENTARIA UTILIZADO EN LA ACTUALIDAD PARA EVALUAR LOS NEUMÁTICOS NUEVOS, SE APLIQUE TAMBIÉN PARA COMPROBAR LAS PRESTACIONES DE LOS NEUMÁTICOS DESGASTADOS

Unión Europea: evoluciones reglamentarias recientes

Con el fin de garantizar la seguridad de los usuarios, en marzo de 2019 las instituciones europeas han introducido en el reglamento europeo, denominado Regulación General de Seguridad de Vehículos, el principio de una prueba para neumáticos desgastados, que deberá ser adoptado en otoño de 2019.

Se ha iniciado un grupo de trabajo en la UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) con el fin de definir las modalidades de esta prueba, los neumáticos de referencia y los umbrales reglamentarios que deberán ser respetados.

Michelin apoya la implementación de un umbral mínimo para la frenada en mojado con el neumático desgastado, para asegurar a los consumidores. La resistencia a la rodadura y el nivel sonoro deberían, según Michelin, continuar siendo comprobados con neumáticos nuevos, pues son prestaciones que mejoran con el desgaste.

En la actualidad, Michelin no solicita una evolución en el etiquetado de clasificación actual de las prestaciones, que seguiría referido a neumáticos nuevos.

¿En qué consiste la actual prueba con neumáticos nuevos?

Para los neumáticos nuevos, la prueba de frenada en mojado mide la distancia necesaria para la deceleración de un vehículo que pasa de 80 a 20 km/h sobre asfalto estándar y con un espesor agua de 1 mm, además de estas especificaciones, para realizar la prueba se tienen que tener en cuenta otros parámetros como son el coeficiente de adherencia, la temperatura ambiente, etc.

¿Por qué Michelin apoya la recomendación francesa para que la prueba se aplique igualmente a los neumáticos desgastados?

Hay dos razones principales por las que Michelin considera esta prueba como la más adecuada para medir los neumáticos desgastados:

1. Esta prueba reglamentaria sobre asfalto mojado está actualmente en vigor para definir el umbral mínimo de seguridad de los neumáticos nuevos, y es ampliamente aceptado por

expertos y profesionales del neumático (fabricantes de neumáticos, distribuidores, asociaciones de consumidores, prescriptores, etc).

2. Responde a las condiciones reales de riesgo que un automovilista puede encontrar en carretera:
 - Una velocidad de inicio de frenada de 80 km/h
 - Una capa de agua de hasta 1 mm de espesor

TRES GRANDES OBJETIVOS QUE JUSTIFICAN LA ESTRATEGIA LLP DE MICHELIN

1. **Mejorar la seguridad de los consumidores, suministrándoles una información adecuada sobre las prestaciones de sus neumáticos, ya sean nuevos o desgastados.** La exigencia de informar al usuario sobre las prestaciones de los neumáticos desgastados se justifica para garantizar las prestaciones de los neumáticos en el tiempo y para facilitar a la hora de elegir la marca y modelo que mejor se adapta a sus expectativas.

2. **Mejorar la huella medioambiental de toda la industria del neumático,** con un ahorro en la producción que podría llegar a los 128 millones de neumáticos por año en Europa, así como un ahorro en las emisiones de CO₂ de hasta 6,6 millones de toneladas*.

3. **Reducir el gasto en neumáticos para los consumidores,** con un ahorro para los automovilistas europeos que podría llegar hasta los 6.900 millones de euros* anuales.

*Datos extraídos del informe de Ernst & Young "Planned obsolescence is not inevitable" – mayo de 2017.

Michelin tiene la ambición de mejorar de manera sostenible la movilidad de sus clientes. Líder del sector del neumático, Michelin diseña, fabrica y distribuye los neumáticos más adaptados a las necesidades y a los diferentes usos de sus clientes, así como servicios y soluciones para mejorar la eficacia del transporte. Michelin ofrece igualmente a sus clientes experiencias únicas en sus viajes y desplazamientos. Michelin desarrolla también materiales de alta tecnología para diversas utilidades. Con sede en Clermont-Ferrand (Francia), Michelin está presente en 170 países, emplea a 125.000 personas y dispone de 67 centros de producción de neumáticos que en 2018 han fabricado 190 millones de neumáticos. (www.michelin.es).