



FUNDACIÓN CEA
Comisariado Europeo del Automóvil

Dossier de prensa

**¿CÓMO COMPRAR UN NEUMÁTICO SEGURO,
QUE AHORRE COMBUSTIBLE Y NO CONTAMINE?**

**La importancia del etiquetado europeo de los
neumáticos**



8 de abril de 2014



FUNDACIÓN CEA
Comisariado Europeo del Automóvil

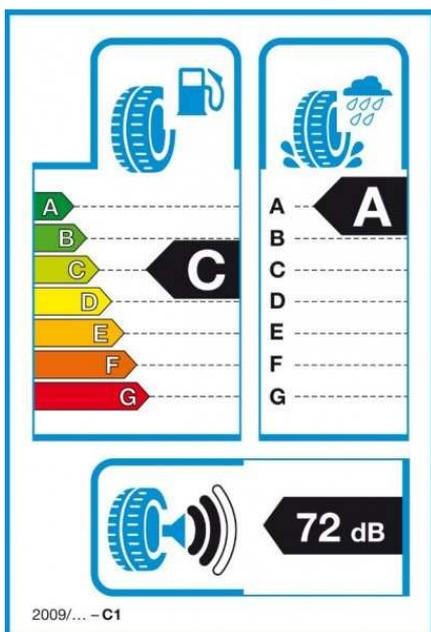
- 1. Contexto social y normativo**
- 2. Control de la normativa y el etiquetado**
- 3. Comparativa de marcas y su etiquetado**
- 4. Seguridad vial y el neumático**

1. Contexto social y normativo

El neumático es al coche lo que los zapatos a las personas, es decir, **el calzado de nuestro vehículo**. Lo que ocurre en cuatro superficies de contacto con el suelo, equivalentes a la palma de la mano, es fundamental para la seguridad vial. Unas buenas gomas pueden evitar un accidente de tráfico o, al menos, reducir considerablemente su gravedad.

Según la Subdirección General de Movilidad de la DGT, “más de un millón de vehículos circulan con defectos muy graves en las gomas, así como **que tres de cada cuatro accidentes con víctimas originados por problemas del vehículo**, están relacionadas con defectos en las ruedas”.

La **Fundación Comisariado Europeo del Automóvil** en su afán por mejorar la seguridad vial en las carreteras españolas, ha realizado **un informe sobre el etiquetado de los neumáticos y la normativa que los regula**. Uno de los principales problemas que existen en la actualidad es la **falta de control y vigilancia por parte de la Administración Pública** en lo referente al etiquetado. Esta ausencia de controles puede provocar que muchos neumáticos muestren una etiqueta que no se corresponda con las características reales de la goma.



Por otro lado, ante la actual situación de crisis económica, muchos conductores optan por la adquisición de neumáticos denominados *Low-Cost*, que son importados de diferentes países asiáticos, principalmente. El automovilista puede encontrar neumáticos con una calificación aceptable y un precio muy asequible. Sin embargo, en muchas ocasiones, lo que el conductor no sabe es que **quien etiqueta realmente el neumático es el fabricante**.

A partir del **1 de noviembre de 2012** entró en vigor el Reglamento de la Unión Europea 1222/2009 sobre el etiquetado de los neumáticos. El principal objetivo de esta norma es informar a los consumidores de tres aspectos claves de este elemento: **eficiencia en consumo de combustible, adherencia en superficie mojada y ruido de rodadura exterior**.

El reglamento europeo afecta a todos los neumáticos producidos **a partir del 1 de julio de 2012**, es decir, **los fabricantes están obligados a poner la etiqueta** a los neumáticos fabricados a partir de esa fecha.

Gracias a este Reglamento de la UE, los conductores pueden comparar fácilmente las prestaciones de varios neumáticos y disponer de una **información muy útil a la hora de efectuar la compra**. Sin embargo, este etiquetado lo coloca el fabricante y no pasa ningún control de vigilancia por parte del Gobierno.

2. Control de la normativa y el etiquetado

¿Quién etiqueta y homologa el etiquetado de los neumáticos?

Como se ha comentado con anterioridad, desde el 1 de noviembre de 2012, **los fabricantes están obligados a colocar el etiquetado** a todos los neumáticos producidos después del 1 de julio de 2012. Además, los distribuidores, talleres, concesionarios, etc., tienen la obligación de difundir la información relacionada con el etiquetado y ponerla en un lugar visible. **En su defecto, deberán ser los vendedores los encargados de proporcionar todos los datos de manera fehaciente.**

Por otra parte, la responsabilidad de homologar un neumático correrá a cargo del fabricante o del importador en el caso de fabricantes fuera de la Unión Europea. Si incumplen la normativa, serán sancionados y penalizados por los mecanismos dispuestos por cada estado miembro de la UE.

¿Quién se encarga del control y vigilancia del etiquetado?

La Unión Europea recalca que son **los Estados miembros**, España en el caso que nos concierne, **quienes** a través de sus propios mecanismos previstos en su legislación nacional, en lo referente a la supervisión del mercado, **deben velar por los intereses de los consumidores.**

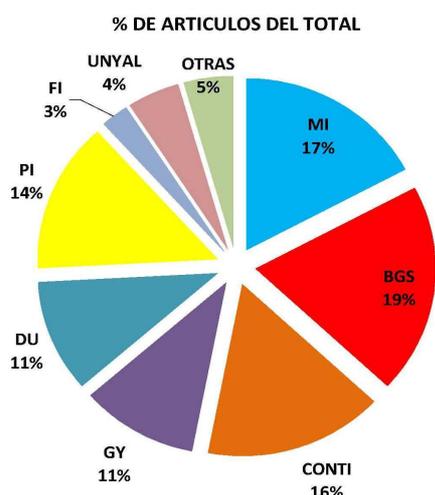
Sin embargo, en España no existe un control real por parte de la Administración Pública del etiquetado de estos productos. Por todo ello la **Fundación CEA** solicita al Gobierno y al resto de Administraciones Públicas competentes que pongan un especial cuidado en la vigilancia de este mercado. No es lógico que los neumáticos importados de países asiáticos entren en el mercado español sin pasar unos controles de calidad que prueben la veracidad de su etiquetado, ya que les da una ventaja competitiva respecto a los compuestos fabricados en el territorio nacional.

Desde la **Fundación CEA** creemos conveniente la utilización de una etiqueta de una pieza donde en una parte aparezca la información del fabricante (dimensión, modelo, etc.) y en la otra la clasificación obligada por la UE. Así se evitaría su manipulación y el intercambio de etiquetas entre neumáticos de distintas características.

La **ETRMA (European Tyre & Rubber Manufacturers Association)**, que agrupa a las principales marcas que operan en el marco europeo tiene previsto realizar pruebas a diferentes neumáticos producidos dentro y fuera de la UE, para ver si la calificación de los mismos se corresponde con lo expresado en sus etiquetas. Estos análisis deberían ser realizados por la Autoridad Nacional competente porque así se establece en la normativa de la UE. Estamos, pues, ante un motivo más para exigir desde que se realicen controles a través de las instituciones públicas para defender al consumidor y para mejorar la seguridad vial.

3. Comparativa de marcas y su etiquetado

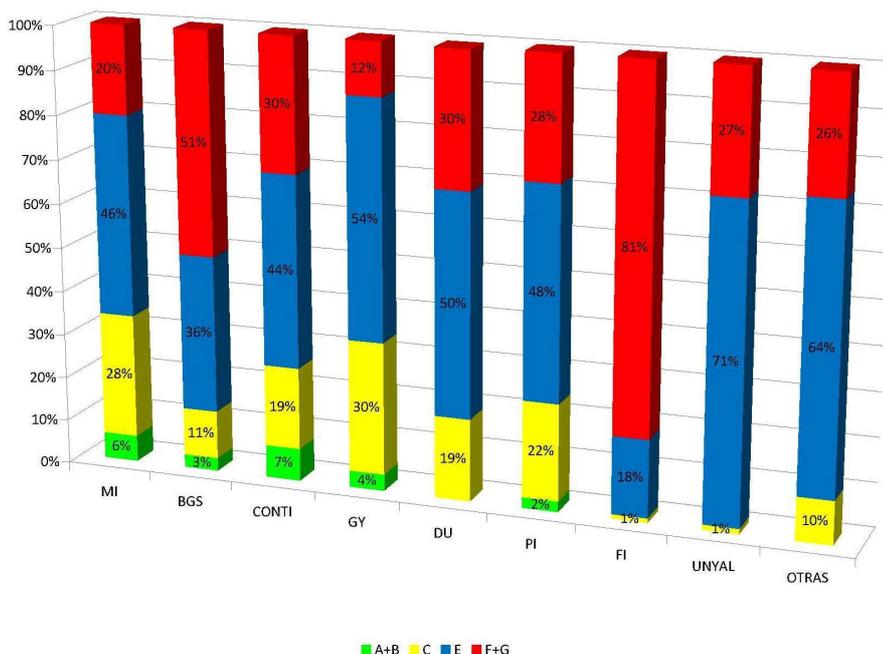
En el informe se analizan mediante una comparativa las principales marcas del mercado español. Se tendrán en cuenta seis marcas Premium: **Bridgestone, Continental, Dunlop y Goodyear, Michelin y Pirelli**; dos marcas Medium: **Firestone y Uniroyal**; y otras que harán referencia a las **Low-Cost**, cuya información para realizar este estudio ha sido bastante complicada de obtener.



De este análisis se extraen conclusiones bastante interesantes. Se observa cómo hay fabricantes que prefieren centrar sus esfuerzos en perfeccionar una característica, por ejemplo frenada en mojado (adherencia). Sin embargo, todos los técnicos coinciden en señalar que **lo difícil no es fabricar un neumático excelente en una categoría, sino hacer un neumático bueno en todas las prestaciones que se le piden al mismo.**

El orden de las marcas, de mayor a menor número de referencias analizadas y ofertadas en el mercado español, son: Bridgestone con 750, Michelin 657, Continental 609, Pirelli 540, Goodyear 400, Dunlop 409, Low-Cost 173, Uniroyal 171 y Firestone 97. Estas suman **un total de 3806 casos analizados** en el conjunto del estudio.

Eficiencia energética



La gráfica anterior muestra el % de referencias en cada marca según su calificación en eficiencia energética. A simple vista se puede observar que sólo las marcas Premium: Continental (7%), Michelin (6%), Goodyear (4%), Bridgestone (3%) y Pirelli (2%) tienen algunos neumáticos con la mejor calificación (A+B, ya que con A no hay una muestra significativa) en ahorro de combustible.

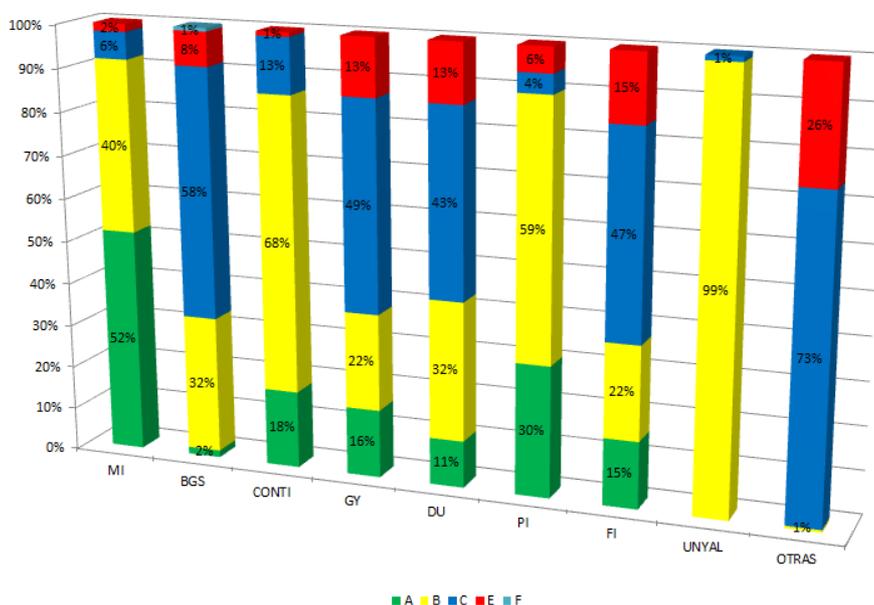
Sin embargo, es la letra C y E las que abundan en las marcas Premium y en Uniroyal, en el caso de las Medium. Como veremos más adelante los fabricantes se centran más en la frenada en superficie mojada, que es un aspecto más vinculado a la seguridad vial.

Lo que destaca, sin duda, es que las marcas Low-Cost se equiparan con los neumáticos Premium. La mayoría de sus gomas tienen una calificación E, incluso un 10% en C, lo que les acerca a los compuestos de primera calidad. En este caso se observa como superan a las marcas Medium y se igualan con fabricantes de la talla de Bridgestone.

Un dato muy revelador e interesante se detecta al analizar los neumáticos de Uniroyal y, en menor medida, de Firestone. Estos fabricantes son considerados Medium, pero sin embargo sus neumáticos en la categoría de eficiencia energética tienen una calificación baja, un 99% en E+F+G, en ambos casos.

Como explican los técnicos, hay fabricantes que prefieren sacrificar una calidad para resultar mejor en otra. Lo difícil es producir un compuesto completo y bueno en todos los aspectos analizados.

Frenada en superficie mojada



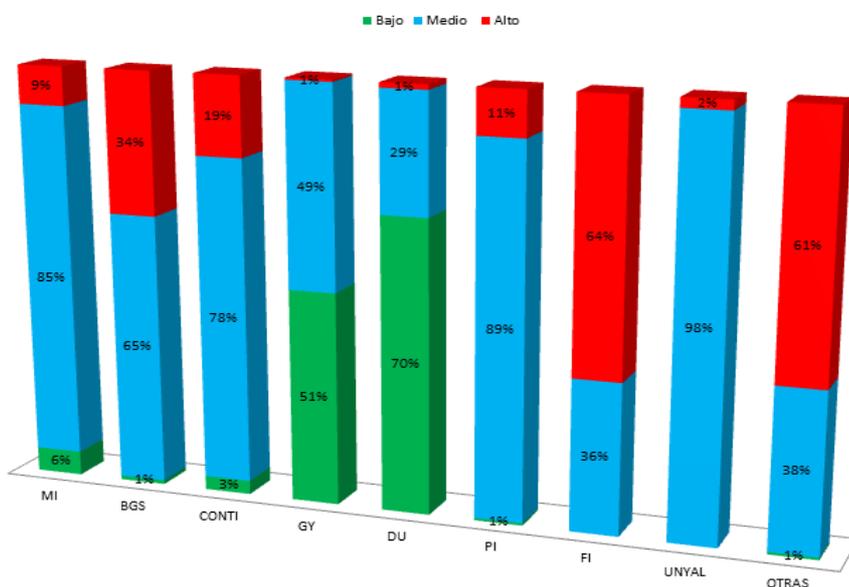
Según la tabla anterior, Michelin es el fabricante que produce más referencias con mayor adherencia, etiquetados como A, de los que tiene un 52%. Con la calificación B, considerados también muy eficientes, tiene un 40% mientras que poco o nada eficientes tiene muy pocos compuestos.

Por su parte, Pirelli es la segunda marca con un 30% de neumáticos con la nota A en esta categoría. Se puede observar como todas las marcas Premium tienen neumáticos con calificación A en la frenada, aunque Bridgestone sólo tiene un 2%.

En el caso de las marcas Medium, Firestone consigue un 15% en calificación A mientras que Uniroyal no tiene ninguno, pero tiene un 99% etiquetados como B, lo que denota una orientación importante hacia la adherencia en mojado.

Las marcas Low-Cost transmiten inseguridad con un 1% de neumáticos con calificación B y 0% con A. **La dificultad de crear neumáticos seguros hace que estos fabricantes asiáticos obvien este aspecto y se centren en la eficiencia, donde parece que exageran en sus calificaciones.**

Nivel de ruido



La gráfica anterior muestra el porcentaje de neumáticos que tiene cada marca según el nivel de ruido. Se observa como **aquellos neumáticos que logran una buena adherencia, por el tipo de dibujo que requiere, no suelen alcanzar un nivel bajo de ruido**, aunque suelen moverse por el nivel medio. Sacrifica un poco la comodidad para aumentar la seguridad.

La lista de los neumáticos que menos ruido hacen la encabeza Dunlop con un 70% de neumáticos de bajo ruido, un 29% de ruido medio y un 1% de ruido alto; Goodyear tiene un 51% (bajo), 49% (medio) y 1% (alto); Michelin logra un 6% de neumáticos de sonoridad baja, un 85% de media y un 9% de alta.

Por su parte, las marcas más ruidosas son: Continental con un 3% (bajo), 78% (medio) y 19% (alto); Bridgestone consigue una onda de ruido en un 1%, dos ondas en el 65% y tres ondas en un 34%; Pirelli, pese a tener un 1% de neumáticos de bajo ruido, consigue un 89% en compuestos de ruido medio y un 11% en alto; Uniroyal no tiene ningún neumático de bajo ruido, pero el 98% son de nivel medio y el 2% de ruido elevado; las Low-Cost tienen un 1% de gomas de bajo ruido, un 38% de ruido medio y un 61% de elevado; por último, Firestone cierra la lista cerca de las marcas de bajo coste al tener un 36% de neumáticos con un nivel medio de ruido y un 64% de nivel alto.

4. Seguridad vial y el neumático

El neumático influye decisivamente en el comportamiento del vehículo, **en su conducción y estabilidad**. La profundidad del dibujo, que debe ser como mínimo de 1,6 mm según marca la normativa, aunque se recomienda no bajar de los 2 mm, compromete el agarre sobre el pavimento y evita que el coche pueda perder más fácil el control o, en caso de lluvia, entrar en aquaplaning.

La presión del neumático debe ser la indicada por el fabricante del vehículo. Una presión muy baja provoca un mayor desgaste del neumático, y aumenta el riesgo de tener un reventón y tener un accidente. Además, **una presión correcta permite que el conjunto neumático – vehículo tengan el mejor comportamiento posible** en los parámetros que mide la etiqueta y en muchos otros que mide el fabricante y no se recogen en la etiqueta como la duración, frenada en suelo seco, etc...



Por tanto es innegable que **el estado correcto de los neumáticos del vehículo mejora tanto la seguridad vial como la eficiencia en la conducción y la duración de los mismos**.

La conducción puede verse influida por la seguridad que transmite un buen neumático. Si el conductor toma la decisión de adquirir un compuesto Low-Cost porque aseguran una adherencia buena, podrá realizar una conducción más confiada esperando la respuesta que el etiquetado expresa. En alguna situación comprometida, cuando es necesario exprimir al máximo la goma, si no se obtiene el resultado previsto las consecuencias pueden ser el sufrir un accidente.

Para ello, la **Fundación CEA** expone en este informe una serie de consideraciones a tener en cuenta para conseguir que el neumático mantenga un estado correcto y que la seguridad vial esté garantizada durante su vida útil:

- El conductor debe revisar el neumático en su totalidad. No obstante, una parte muy importante es la superficie de contacto con la carretera. Para evitar sustos, es recomendable observar detenidamente esa zona y comprobar que no tiene ningún desperfecto que pueda ocasionar un accidente o la pérdida de presión. La estructura de un neumático es muy compleja. Una de las piezas que juega un papel fundamental en el comportamiento del compuesto es el dibujo. La normativa, como se ha recordado en otras ocasiones, marca 1,6 mm la profundidad mínima permitida.
- El conductor debe comprobar que la profundidad es la correcta y que la goma no esté más desgastada de lo permitido. Para ello puede introducir una moneda de un euro en el fondo del canal de drenaje. Si ve las estrellas de la parte dorada, debe sustituir sus neumáticos pero lo correcto es comprobarlo mediante el testigo marcado por el fabricante. Cuando vea que coincide el testigo con la profundidad, debe cambiar las gomas.
- Una presión correcta del neumático ayuda a mantener el vehículo estable y controlado. Evita que se desgaste de manera prematura y algunos daños irreversibles

en su estructura interna. Los motivos habituales por los que una goma pierde aire son: pequeños pinchazos, el escape natural por los componentes o por una baja temperatura ambiente.

- La presión debe ser revisada cada poco tiempo y siempre antes de emprender un viaje largo. No hay que olvidarse de la rueda de repuesto, pues siempre debe estar preparada para ser montada.

Por último, y en aras de mejorar la seguridad vial de los conductores, la **Fundación CEA** establece lo siguiente:

- Hay una falta de control por parte de la Administración Pública en lo referente al etiquetado.
- Ante la actual crisis económica, muchos conductores optan por los neumáticos de baja calidad, denominados Low-Cost, o hacen durar excesivamente sus neumáticos con menos dibujo del permitido por la ley.
- Queremos que el conductor tenga la información necesaria que proporciona el etiquetado europeo a la hora de comprar sus neumáticos.
- De nada sirve el equipamiento tecnológico de seguridad de los vehículos , si optamos por comprar neumáticos de baja calidad.