

Juan Roig Valor / Madrid

Cinco años después de su introducción, el estudio Conocimiento e Influencia de la Etiqueta del Neumático, presentado por la Comisión de Fabricantes de Neumáticos, demuestra que la campaña de comunicación para conocer las características representadas en la etiqueta no ha surtido el efecto deseado.

Según el análisis, que se basó en entrevistas a 3.025 conductores, un **8,2%** de conductores conocían perfectamente la etiqueta, y a un

13,4%

“le sonaba”. La mesa redonda que siguió a la presentación puso el enfoque en la importancia del taller como principal vía de información para los clientes —un 43% de los que la conocían, lo hicieron por esta vía—, y criticó su enfoque principal en el precio como factor diferenciador.



Esto se traduce en un conocimiento casi nulo de las tres características que muestran las etiquetas obligatorias: la **resistencia a la rodadura**, factor determinante para los consumos de carburante; la **distancia de frenado en suelo húmedo** y, finalmente, el **nivel de decibelios** que produce la rueda, en relación con la contaminación acústica.

De estos, la característica más relevante para los compradores es el del agarre en mojado. 58% de los entrevistados afirmó que influiría en su decisión de compra, mientras que la resistencia se quedó en 47% y el ruido en tan solo un 29%. Sin embargo, hay que recordar que un 78% de conductores no conoce lo que significa la etiqueta, así que los porcentajes sobre

decisiones de compra son relativos.

Dentro de la mesa redonda que prosiguió a la presentación del informe, **Luis Fernando Velasco** jefe del área de Vehículos de la DGT, afirmó que estudiarían medidas para aumentar su conocimiento, como usar los paneles luminosos de las carreteras o incluirlos como temario para los exámenes de la licencia de conducir.

Cifras y cambios para 2018

José Luis Rodríguez, director general del Consorcio del Caucho, comenzó su intervención explicando la revisión al Reglamento 1222/2009, la norma originaria de la obligatoriedad del etiquetado, que se estaba trabajando en el Parlamento Europeo. Entre las medidas que se barajan, destaca aumentar la vigilancia a los fabricantes (los encargados de evaluar sus productos), crear una base de datos digital con los resultados de las gomas o introducir los recauchutados en el sistema. Sin embargo, también reveló que se habían desestimado ideas como representar el kilometraje de las ruedas o, más importante, la creación de un organismo independiente que aplique un baremo estandarizado a los productos. Las reformas están previstas para su aprobación para mediados de 2018.

Esta fue una de las medidas que Jon Ander García, director general de Continental Tires España, subrayó como deseables en la entrevista publicada en la edición 518 de La Tribuna de Automoción (1ª quincena de noviembre), por la “picaresca” de algunos fabricantes a la hora de asignarse puntuaciones.

Por otra parte, para 2018, se prevé que se publiquen los resultados del estudio **Market Surveillance Action for Tyres 2015**

; un programa de vigilancia de mercado a nivel europeo que se basa en 15.000 inspecciones de neumáticos y 150 pruebas diferentes. España está involucrada en el estudio y, de momento, ha descubierto que en torno al 20% de los neumáticos están etiquetados incorrectamente. Al no existir una agencia independiente, los países tienen que recurrir a laboratorios privados, como Utac Ceram en Francia o Idiada en España.