

Una gomma bucata, quattro città (Milano, Bologna, Genova e Torino) e 30 gommisti: nel numero di febbraio, Quattroruote ha pubblicato un'inchiesta che dimostra che per riparare una gomma, tra un'officina e l'altra, il conto può variare parecchio. L'articolo, realizzato rivolgendosi per una gomma bucata a diverse officine, segnala infatti oscillazioni tra i 10 e i 30 euro, con Milano città più cara e Genova più economica.

Ma al di là dell'inchiesta stessa, Quattroruote ha voluto arricchire il servizio con alcune istruzioni tecniche su ruotini, kit e sistemi di riparazione. Ed è proprio qui che Federpneus ha alzato le antenne e ha ritenuto opportuno segnalare, con una lettera ufficiale, il proprio punto di vista sui contenuti pubblicati.

Riportiamo di seguito il testo integrale della lettera intestata alla Redazione di Quattroruote e in particolare all'autore dell'inchiesta, Emilio Deleidi:

Egregio Dottor Deleidi,

Con la presente ci permettiamo segnalare alla Vostra attenzione che il contenuto dell'articolo “Alla prova del buco”, apparso sull'ultimo numero di Quattroruote - febbraio 2017 - presenta, a nostro parere, **elementi preoccupanti di non esauriente informazione all'utente** per quanto attiene la sicurezza di utilizzo del pneumatico conseguente ad una riparazione.

Alle pag. 64 e 65, Sotto il titolo “**Riparata in sei mosse**”, viene infatti presentata nelle sei foto **solo una delle tipologie di riparazione**, la più “semplice”, eseguita soltanto dall'esterno senza smontare il pneumatico, **che NON rispecchia però le prescrizioni/avvertenze generali da prevedere per assicurare il ripristino della funzionalità, e quindi della sicurezza di marcia.**

Trattasi di riparazione temporanea, o provvisoria, come indicato nelle avvertenze riportate normalmente nelle confezioni di tali prodotti dei principali fabbricanti di tali materiali, e nelle documentazioni tecniche dei fabbricanti di pneumatici, ove si può leggere, ad es.:

- *la rimozione dello pneumatico utilizzato in assenza di pressione o con pressione insufficiente è essenziale per accertare le effettive condizioni e il tipo di riparazione necessari*

- *il ripristino della **tenuta interna**, e una chiusura completa della perforazione, condizioni indispensabili per la solidità della riparazione nel tempo. Anche le norme tecniche vigenti prevedono un accurato esame della parte interna ed esterna.*

Senza entrare qui in dettagli tecnici, il ripristino della perfetta tenuta interna e la chiusura della perforazione richiedono comunque una procedura di vulcanizzazione tra le parti, con opportuni materiali, attivanti chimici, e preparazione delle superfici.

Va da sé che i tempi necessari, i materiali e attrezzature da utilizzare, dallo smontaggio al rimontaggio del pneumatico Sul Cerchio dopo riparazione, possono risultare diversi dalla tipologia di riparazione illustrata nell'articolo, e quindi anche i costi richiesti. Rimontata la ruota si dovrà inoltre riprovvedere alla equilibratura della stessa.

Siamo comunque disponibili alla massima collaborazione, con tutta la documentazione del caso, e/o la partecipazione ai nostri appositi corsi di formazione, (il prossimo dei quali si terrà il 21 febbraio a Bologna) per rivedere la materia e fornire quindi all'utenza le opportune indicazioni per la sicurezza di uso e manutenzione dei pneumatici.

Riteniamo utile che queste precisazioni siano portate a Conoscenza degli utenti vista la valenza che una corretta riparazione ha ai fini della sicurezza.

Nel rimanere a disposizione per ogni ulteriore chiarimento, ci è gradita l'occasione per porgere cordiali saluti.

Il Segretario

Renzo Servadei



© riproduzione riservata
pubblicato il 14 / 02 / 2017