Pneusnews.it presenta le nuove pagine, già online, che spiegano **le marcature dei pneumatici** e il **DOT**. Ultimamente sia negli Stati Uniti che in Inghilterra si è discusso riguardo l'età dei pneumatici e la loro influenza sulla sicurezza, con effetti contrari: mentre negli Stati Uniti si è deciso che non c'è correlazione tra pneumatici vecchi e sicurezza, in Inghilterra è stata presentata alla camera dei comuni una proposta di legge che prevede di limitare a dieci gli anni dei pneumatici montati su veicoli pubblici.

Inoltre, un sondaggio condotto da Innocean Worldwide Europe rivela che il 40% dei consumatori non conosce la marca dei pneumatici montati sulla propria auto, oltre ad altri dati preoccupanti. Appare logico pensare che, se non si conosce neppure la marca dei propri pneumatici, come si possono conoscere altre informazioni importanti, che sono tutte stampate sul fianco di ogni pneumatico?

La marcatura di un pneumatico dà tutta una serie di informazioni utili a comprendere appieno il prodotto: oltre al nome del produttore e al modello, sono riportate un gran numero di informazioni supplementari come larghezza, altezza del fianco, diametro, struttura, indice di carico, indice di velocità, luogo e data di produzione, ecc. Queste marcature consentono di identificare, ordinare e mantenere i pneumatici in corretta forma.

La marcatura DOT indica la conformità del pneumatico agli standard del Dipartimento dei Trasporti degli Stati Uniti (Department of Trasportation) e include alcune importanti informazioni sul prodotto, come il codice prodotto, ancora una volta la misura e luogo e la data di produzione. Ricordiamo che quest'ultimo dato è necessario, ma non sufficiente per valutare un pneumatico: la data di produzione è quindi importante, ma anche lo stoccaggio del pneumatico ha un ruolo fondamentale.

A tal proposito, l'E.T.R.T.O., l'Organizzazione Tecnica Europea per i Pneumatici ed i Cerchi (European Tyre and Rim Technical Organization) ha rilasciato alcune raccomandazioni riguardo lo stoccaggio dei pneumatici, insieme ad alcune raccomandazioni fondamentali relative all'impiego dei pneumatici. La durata in servizio dei pneumatici dipende dalle condizioni di immagazzinamento (temperatura, umidità, posizionamento, etc..) e dalle condizioni di impiego (carico, velocità, pressione di gonfiaggio, danneggiamenti accidentali, etc.) alle quali il pneumatico è soggetto durante la sua vita. Dato che queste condizioni sono fortemente variabili, è impossibile prevedere a priori la durata del pneumatico. Più un pneumatico è "datato", peraltro, più grande è la probabilità di doverlo sostituire per cause derivanti dalle condizioni di utilizzazione, accertate a seguito di una verifica.

Le condizioni di umidità devono essere tali da evitare la condensa. Quando possibile, i pneumatici devono essere immagazzinati all'interno di un luogo fresco, asciutto e

moderatamente ventilato. Se i pneumatici sono conservati all'aperto, essi devono essere coperti da un adeguato rivestimento atto a proteggerli da acqua ed umidità. I pneumatici destinati alla ricostruzione / riparazione devono essere accuratamente asciugati in anticipo. inoltre, i pneumatici devono essere protetti dalla luce solare e dalla luce artificiale ad alto tenore di raggi ultravioletti.

La temperatura di immagazzinamento deve essere inferiore a 35° C e di preferenza anche inferiore a 25° C. A temperature superiori ai 50° C, e soprattutto se la rotazione delle scorte non è sufficiente, possono verificarsi forme di deterioramento accelerato, tali da abbreviare la durata di esercizio del pneumatico. Va evitato qualsiasi contatto diretto con tubi e caloriferi. Temperature molto basse nel locale di immagazzinamento non sono di per sé dannose, ma possono provocare un irrigidimento del pneumatico. In tal caso, si badi quindi a non deformare i pneumatici durante la movimentazione o il montaggio. Se essi sono destinati ad essere impiegati immediatamente appena usciti dal deposito, è necessario mantenerli prima, per alcune ore, in un locale con temperatura di circa 20°C.

Dato che l'ozono è particolarmente dannoso, non devono essere introdotte nel magazzino apparecchiature che generano ozono, ad esempio lampade fluorescenti ad alto tenore di raggi ultravioletti, lampade ai vapori di mercurio, macchine elettriche e qualsiasi altro macchinario che può provocare scintille o scariche elettriche. Vanno esclusi dal locale anche i gas e i vapori di combustione che possono generare ozono per processo fotochimico. Solventi, combustibili, lubrificanti, prodotti chimici, acidi, disinfettanti, soluzioni di gomma, ecc. devono essere immagazzinati in un locale a parte. E' inoltre necessario rispettare i regolamenti che disciplinano l'immagazzinamento e la movimentazione dei liquidi infiammabili.

Per evitare qualsiasi rischio di alterazioni permanenti, i pneumatici non devono subire alcuna deformazione dovuta a tensione, schiacciamento o ad altre forze.

La durata dell'immagazzinamento dei pneumatici mai montati deve essere ridotta al minimo, mediante la procedura che stabilisce che i pneumatici entrati per primi escano per primi (FIFO – First In First Out).

I pneumatici possono essere immagazzinati in posizione verticale in un unico strato sui ripiani delle rastrelliere. I pneumatici possono anche essere immagazzinati in modo intrecciato (spina di pesce) o impilati in orizzontale uno sopra l'altro ma in questo caso l'altezza delle pile o di intrecciamento deve essere limitata per evitare sia le eventuali deformazioni permanenti dei pneumatici posti in basso sia gli eventuali problemi di stabilità.

Quando sono montati sui cerchi, i pneumatici devono essere immagazzinati preferibilmente gonfiati, in posizione verticale o in uno strato singolo sui ripiani delle rastrelliere. I pneumatici possono anche essere impilati orizzontalmente uno sopra l'altro, ma in questo caso l'altezza delle pile deve essere limitata per evitare gli eventuali problemi di stabilità.

Tutti i metodi di immagazzinamento indicati in precedenza sono validi anche per il trasporto. Quando i pneumatici devono essere trasportati in container chiusi e non dotati di aria condizionata, la durata dell'immagazzinamento deve essere il più possibile limitata per evitare il potenziale degrado dei pneumatici. In caso di evidente deformazione visiva del pneumatico, è necessario un certo lasso di tempo affinché possa recuperare, una volta gonfiato, la forma originale.

Il testo integrale delle raccomandazioni è disponibile alla pagina **legislazione**