

La riparazione di una ruota, di fatto, trasforma la ruota stessa e il Costruttore originario non è più in grado né è tenuto a garantirne la sicurezza. Eppure nel settore sembra essere un business fiorente, che viene gestito a volte con una certa leggerezza. L'allarme viene lanciato, dopo un'indagine conoscitiva del mercato, dalle associazioni italiana Assoruote ed europea Euwa, che sottolineano che in certi casi i difetti sono tali da richiedere tassativamente la sostituzione del cerchio.

Una cosa è certa: se qualcuno mette mano a una ruota, apportando modifiche di qualsiasi tipo, anche lievi, se ne deve assumere la responsabilità, dichiarando, documentando e garantendo la sicurezza del lavoro eseguito. In caso contrario, infatti, la responsabilità potrebbe ricadere sul gommista che ha commissionato l'intervento, se non addirittura sul cliente finale.

“Non è consentito eseguire alcuna modifica tecnica alle ruote”, spiega Euwa nelle ‘Raccomandazioni d’uso e sicurezza per le ruote’, che possono essere scaricate nella pagina di PneusNews.it Legislazione/Ruote o nel sito dell’associazione. “E’ pure assolutamente proibito riparare cerchi o dischi danneggiati mediante riscaldamento, saldatura, aggiunta o eliminazione di materiale. Non è quindi accettabile alcuna garanzia su pezzi riparati, in quanto tale operazione può introdurre sollecitazioni aggiuntive in zone critiche, molto sollecitate”.

Del resto esiste anche una norma UNI che, pur non essendo legge, prescrive chiaramente come comportarsi: “Non si devono effettuare tentativi di riparazione mediante saldatura né riporti di materiale su cerchi o dischi con cricche, fessure e/o rotture” (UNI 9924).

Euwa, l’associazione europea dei produttori, ha anche predisposto un elenco dei tipici difetti che richiedono la sostituzione del pezzo e non ammettono alcun intervento di riparazione:

- cricche sulla faccia del disco ruota, in particolare nella zona dei fori di attacco e dei fori di ventilazione;
- deformazioni o ricalcature anomale sulle sedi di fissaggio di colonnette / dadi;
- perdite d’aria nei pneumatici tubeless dovute a microcricche nel cerchio oppure a usura/segna sulla superficie di accoppiamento cerchio - pneumatico;
- deformazione delle balconate cerchio (in genere dovute ad urti contro ostacoli);
- cricche circonferenziali in corrispondenza della balconata fissa o del gancio nell’anello base dei cerchi in più elementi;
- anelli laterali / ‘kombi’ rotti o deformati oppure eccessiva corrosione, sugli anelli di cerchi in più elementi;
- anelli distorti, in particolare anelli elastici e ‘kombi’.

Insomma, è evidente che la riparazione tramite riscaldamento, saldatura o rimozione di materiale è decisamente sconsigliata e comporta la perdita della garanzia, in quanto ogni intervento induce modifiche strutturali che portano maggior stress e fragilità dell'area interessata.

Non tutto è vietato però. Come infatti spiega la UNI 9924, "sono ammesse, esclusivamente su ruote in acciaio, riparazioni atte a eliminare graffi o lievi ammaccature riparabili a freddo e il ripristino del rivestimento protettivo superficiale nella consistenza originaria". Anche in questo caso, tuttavia, è sempre consigliabile conservare la dichiarazione del riparatore o del gommista.

- Per sfogliare online o scaricare in formato pdf la guida sul Decreto Ruote, che contiene questo e molti altri articoli, clicca qui: [**"focus on Decreto Ruote"**](#)

