

LA RUOTA DI SCORTA: UN ACCESSORIO OBBLIGATORIO?

Consigli, soluzioni e alternative alla sostituzione del pneumatico in caso di necessità

di Roberto Rocchi

Spulciando qua e là tra le tante pagine del Codice della Strada e del relativo Regolamento di attuazione, ci si imbatte talvolta in argomenti apparentemente di modesta importanza, ma che in realtà rivestono un ruolo significativo a riguardo della sicurezza stradale e che nonostante la loro semplicità vengono spesso dimenticati da quanti sulle strade circolano con un veicolo.

Volete un esempio? Parliamo della ruota di scorta: quanti di noi si prendono la briga di controllarla alla pari dell'asticella dell'olio motore...? Se non quell'unica volta l'anno in cui facciamo un lungo viaggio, quante volte la estraiamo dal suo alloggiamento per verificarne le condizioni? Addirittura ce ne dimentichiamo persino quando andiamo dal gommista per il normale "giro gomme".



Eppure il codice stradale è alquanto severo in tal senso, se si considera che l'articolo 237 del Regolamento d'attuazione rammenta che i pneumatici (tutti) devono essere in **perfetta efficienza e privi di lesioni** da comprometterne la sicurezza. Non solo.

L'articolo 192 del Codice della Strada consente poi agli organi di polizia (Polizia Stradale, Locale, Carabinieri, ecc....) di fermare un veicolo che risulti avere i pneumatici visibilmente usurati e sotto la soglia minima di legge. Qualora questi presentino **difetti o irregolarità** tali da determinare un forte pericolo per tutti gli utenti della strada ed anche in ragione delle condizioni atmosferiche (pioggia, neve, ghiaccio...), l'agente accertatore può imporre al conducente il fermo del mezzo fino a quando non sia stata ripristinata la giusta sicurezza.

Questo in linea generale, cioè parlando di tutti i pneumatici, ma nelle mille pieghe del codice stradale non si trova un solo riferimento alla ruota di scorta, nemmeno laddove il

codice prevede i dispositivi obbligatori di equipaggiamento (art. 72). Insomma, la ruota di scorta non è obbligatoria e questo nonostante la sua indiscussa utilità, alla pari del più noto “cavetto” per caricare la batteria e che tutti abbiamo infilato nel baule.



Circolare con l’auto ma non avere al seguito la ruota di scorta, pertanto, non è sanzionabile, anche se rimane utile e coscienzioso averla con se. Occorre però dire che l’eventuale problema legato alla sostituzione di un pneumatico è stato affrontato da tempo in diverse sfaccettature. Vediamo come.

Il cosiddetto “ruotino”

Per colmare peso e ingombro della ruota di scorta (e tagliare i costi per le case automobilistiche), molte auto hanno a disposizione il cosiddetto “ruotino”. Si tratta di un pneumatico di fattura ridotta, in grana leggera e che non consente di superare la velocità di 80 chilometri orari. Non può sostituire, se non provvisoriamente, la più comune ruota dell’auto.



Più semplicemente serve a consentire la ripresa del viaggio fino al primo gommista utile per la riparazione o la sostituzione del pneumatico forato o sgonfio. Non è dunque un pneumatico in grado di compiere lunghi tragitti e ne va persino della tenuta di strada.

Il “kit” di emergenza

In commercio esiste anche un kit di riparazione composto da una bomboletta a schiuma o liquido sigillante ed un piccolo compressore. Non sempre è possibile intervenire solo con il

kit e comunque esige una seppur minima abilità per utilizzarlo. Si possono ovviare a problemi derivanti da piccole forature e dopo aver “riparato” il pneumatico lesionato occorre proseguire la marcia con molta prudenza.



Il servizio di soccorso stradale

Nell’ultimo decennio è andata diffondendosi la “pratica” di fornire il servizio di soccorso stradale non soltanto da parte delle officine autorizzate, ma anche di altri “enti”, primi fra tutti le imprese di assicurazione che hanno scoperto come questo servizio possa rappresentare un valore aggiunto.



Molte polizze prevedono il soccorso stradale gratuito persino in ambito autostradale e la pratica è così diffusa che molti conducenti nemmeno ne conoscono l’opportunità e, paradossalmente, fruiscono di un soccorso a pagamento quando l’avrebbero gratuitamente. A fornire questo servizio, ben apprezzato, anche le associazioni di consumatori, le officine di case automobilistiche che riservano questo privilegio a coloro che seguono il programma “manutenzione” e non da ultimo le aziende private che utilizzano il soccorso stradale quale “benefit” aziendale. Di recente hanno assicurato questo servizio anche alcune imprese specializzate nella sostituzione dei cristalli dell’auto.

Pneumatici anti foratura

Fra le tante alternative anche quella rappresentata dai pneumatici anti foratura. Comunemente conosciuti come pneumatici “run-flat”, che consentono al conducente, dopo una foratura, di continuare a viaggiare per un centinaio di chilometri ed alla velocità massima di 80 chilometri all'ora. Quando si fora una gomma, questa tecnologia evita al conducente di doversi fermare, scendere e cambiare il pneumatico o chiamare l'assistenza.

In particolare, sono state sviluppate due soluzioni: la prima prevede un altro cerchio di appoggio, mentre la seconda si basa sul rinforzo della parte laterale del pneumatico. Entrambe sfruttano lo stesso principio: in caso di perdita d'aria la struttura di appoggio mantiene il pneumatico sul cerchione e fornisce un'alternativa temporanea. Dato che bisogna mantenere la guida dell'auto come se fosse in condizioni normali, è necessario un sensore che informi il conducente di quando uno dei pneumatici sta perdendo aria, altrimenti potrebbe non accorgersene nell'immediatezza.

Inoltre, già da diversi anni alcune aziende hanno avviato progetti sperimentali, che grazie all'impiego di nuove tecnologie sono in grado di produrre pneumatici che impediscono la perdita di pressione in circa l'85 per cento dei casi. Uno speciale foglio di materiale plastico auto-sigillante che ricopre l'interno del pneumatico può prevenire la perdita di pressione da punture di chiodi, viti ed oggetti appuntiti alla spalla ed ai fianchi.

Scarsa capacità individuale

Tuttavia, c'è anche un altro aspetto che porta molte persone a non considerare più di tanto l'esistenza (presenza) della ruota di scorta ed è la scarsa attitudine a cambiarla. L'operazione è di per se semplice, ma può risultare impegnativa in talune situazioni: in autostrada, lungo le piazzole di sosta, in montagna e nelle zone isolate, sotto la pioggia o le intemperie, quando non si hanno tutti gli "strumenti" del caso (chiave svita-bulloni, guanti di protezione, persino la forza muscolare...).



Ecco perché questo utile e per niente scontato accessorio dovrebbe essere su ciascun veicolo che disponga di uno spazio sufficiente (sulle moto sarebbe davvero difficile installarlo), sostituendo alla mancata obbligatorietà il buon senso e l'attenzione per una maggiore sicurezza stradale. In alcune realtà (extra nazionali) vengono fatti corsi di manutenzione dei veicoli, dove è previsto anche il cambio del pneumatico.

In Italia potrebbero farlo le autoscuole in sede di frequentazione dei corsi di guida, magari prevedendolo anche nei programmi di esame ministeriali. Tuttavia, conoscendo l'intrigo burocratico-legislativo italiano, qualche solerte funzionario potrebbe risponderci: *"mi spiace, non è previsto..."*.



Pazienza, abituiamoci a farlo noi almeno un paio di volte l'anno e se poi questa operazione la facciamo nei pressi del nostro gommista di fiducia, magari potremmo godere di aiuto e suggerimenti per rendere questa operazione più pratica e meno difficoltosa per tutti.

