

Domani, 22 marzo 2013, entra in vigore il Decreto 20 del 10 gennaio 2013 che stabilisce le procedure di approvazione dei sistemi ruota e la loro installazione. Finalmente dunque anche in Italia sono state definite delle regole chiare e semplici per la personalizzazione dell'auto. E sottolineiamo auto, perché il Decreto - almeno per il momento - non si applica alle moto, ma solo ai veicoli - fuori strada compresi - con almeno 4 ruote e destinati al trasporto di persone, aventi al massimo 8 posti a sedere, oltre al sedile del conducente.

Il Decreto non parla però un linguaggio comprensibile ai non addetti e quindi, se tutti abbiamo capito che rappresenta una rivoluzione nel mondo della personalizzazione dell'auto in termini di ruote e pneumatici, le procedure pratiche non sono facilmente decifrabili.

Le associazioni di categoria Assogomma e Assoruote hanno organizzato, proprio per illustrare questo nuovo complesso regolamento, una conferenza stampa il 27 marzo prossimo. Nel frattempo il vicepresidente della Associazione Ascar, Claudio Bernoni ci ha concesso un'intervista. Ascar è l'associazione delle aziende e degli operatori della personalizzazione, preparazione, elaborazione, accessoristica e componenti speciali per autoveicoli, nata nel 1996, di cui fanno parte aziende come OZ SpA, Imasaf, Sparco e 1Car.

PN: Quale è la rivoluzione sostanziale del nuovo Decreto?

CB: Il vero cambiamento è che fino a ieri la normativa si preoccupava solo del diametro del cerchio, indipendentemente da materiali, costruzione e performance. Oggi invece il nuovo regolamento mette al centro dell'attenzione la sicurezza dell'automobilista, perché prevede che la ruota debba essere sicura sotto tutti gli aspetti. In pratica, per garantire la sicurezza, il Decreto rende obbligatorio l'utilizzo esclusivamente di cerchi omologati.

PN: Quindi per personalizzare le vetture con cerchi e pneumatici di dimensioni diverse da quanto previsto nel libretto di circolazione non sarà più necessario il "Nulla Osta"?

CB: Non esattamente. Nei casi più comuni il nulla osta non è più obbligatorio. Rimane però necessario nei casi di tuning più estremo.

Finora le Case Auto dovevano rilasciare un'autorizzazione per cambiare la misura del pneumatico e della ruota, anche quando la dimensione era già prevista come optional della casa, ma stranamente non riportata nel libretto. Se poi era una misura non contemplata dalla casa, la procedura diventava ancora più complessa e costosa, se non impossibile. Di fatto il mercato si trovava nella necessità di rivolgersi ai costruttori o di affidarsi a gommisti e operatori vari per ottenere, a caro prezzo, il certificato. Una situazione che naturalmente

lasciava ampi margini anche a illeciti e – cosa ancor più grave – montaggio di prodotti pericolosi.

Oggi, per le dimensioni diverse da quelle previste dal libretto di circolazione, il nulla osta non è più necessario. Quello che diventa obbligatorio è l'utilizzo di prodotti “a norma”, ossia di pneumatici omologati (cosa ormai da tempo prevista dalla legge) e di ruote omologate: è quindi necessario omologare il sistema ruota-pneumatico.

E' questa la vera rivoluzione: fine delle complesse procedure burocratiche in cambio del montaggio di ruote omologate.

PN: In quali casi l'autorizzazione della Casa Automobilistica rimane necessaria?

CB: Il Nulla Osta rimane obbligatorio quando vengono effettuati cambiamenti che vanno a mettere a rischio la sicurezza dell'auto. In pratica quando il montaggio di ruote di dimensioni diverse comporta la trasformazione dei sistemi preposti alla sicurezza, come ad esempio l'elettronica e l'ABS, oppure trasformazioni della carrozzeria che modificano sostanzialmente la struttura e la distribuzione dei pesi, delle incidenze e degli sforzi dell'auto stessa. Ma in questo caso si parla di tuning molto estremo che non garantisce più la necessaria sicurezza.

PN: In cosa consiste l'omologazione della ruota?

CB: L'omologazione, che è a carico del costruttore della ruota, richiede la conformità del prodotto alla norma tecnica 124 UN/ECE, che prevede una serie di test analoghi a quelli del TUV.

Per le dimensioni superiori sono invece previsti dei test speciali, atti a dimostrare che quella ruota, con la dimensione di pneumatico prevista, contribuisca al pieno funzionamento dell'auto. In estrema sintesi, l'auto, una volta smontata ruota e pneumatico “speciali”, deve poter ritornare nelle condizioni iniziali.

PN: La responsabilità del gommista è dunque “solo” quella di montare ruote che siano omologate...

CB: Dovere del gommista è installare sul veicolo prodotti omologati e redigere la dichiarazione di conformità dell'installazione.

PN: In cosa consiste la Dichiarazione del gommista?

CB: Il gommista deve dichiarare di avere effettuato l'installazione a regola d'arte e nel rispetto delle prescrizioni fornite dai costruttori del sistema ruota e del veicolo. Inoltre nella dichiarazione devono essere riportati gli estremi dell'installazione: identificazione dell'auto, dei prodotti montati e del numero di omologazione della ruota. Un fac-simile della dichiarazione è riportato nell'allegato E (pagina 11) del Decreto ministeriale stesso.

L'automobilista ha a sua volta l'obbligo di conservare la dichiarazione del gommista in auto.

PN: Che fare delle ruote non omologate in magazzino?

CB: E' previsto un periodo transitorio di un anno, durante il quale i gommisti potranno smaltire i prodotti a magazzino. Dal 22 marzo 2014 le ruote non omologate non saranno invece più vendibili.

PN: Rischiano qualcosa i gommisti che, fino al 22 marzo 2014, installano ruote non omologate?

CB: La legge attuale non cambia, tutto quello che valeva sino ad oggi varrà sino al 22 marzo del 2014. Naturalmente il rischio c'è nel caso dovessero verificarsi dei problemi con la ruota venduta o installata. E' infatti il gommista il primo responsabile del prodotto venduto. Il consiglio che possiamo dare è di verificare i crediti dell'azienda produttrice o importatrice e la sua capacità di far fronte ad eventuali responsabilità ed inoltre la disponibilità di una adeguata copertura assicurativa. In caso, ad esempio, di incidente imputabile ad una ruota "anonima", di cui cioè il gommista non conosce la derivazione, la colpa ricade sul gommista stesso.

Per lavorare in serenità è sempre meglio scegliere marche attente alla qualità in funzione della garanzia dei più elevati livelli di sicurezza e che inoltre, si preoccupano di assistere e qualificare i propri rivenditori autorizzati.

PN: E le moto?

CB: Le moto non sono ancora comprese nel Decreto, ma è un progetto già in discussione nei tavoli tecnici del Ministero a cui parteciperemo.

PN: Cosa cambierà nel mercato in termini di marchi e prodotti?

CB: Omologare costa, significa produrre più qualità. Fino ad oggi il mercato è stato vittima di una forma di concorrenza sleale, ma da domani tutti i produttori si dovranno adeguare e dovranno rispettare le norme di sicurezza. Questo getta sicuramente le basi per un mercato

più trasparente e una concorrenza finalmente leale.

✖ Scarica il [Decreto 20 del 10 gennaio 2013](#)

✖ Scarica il [Fac Simile Dichiarazione DM 20_2013](#)



“E’ questa la vera rivoluzione del Decreto: fine delle complesse procedure burocratiche in cambio del montaggio di ruote omologate”, afferma Claudio Bernoni, vicepresidente della Associazione Ascar



Per garantire la sicurezza dell’automobilista, il Decreto rende obbligatorio l’utilizzo esclusivamente di cerchi omologati