Segreteria Workshop

Codacons:

via Mezzacapo 32/A, 30175 Marghera, Venezia
info@codaconsveneto.it
Tel. 041 53 15 803
Antonio Cagnin Cel. 347 4052201

WORKSHOP NAZIONALE

Il D.M. n 20 del 10/1/2013:
"Regolamento di approvazione nazionale dei sistemi ruota"
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Quali conseguenze per i Consumatori e le imprese del settore?

VERONA 10 NOVEMBRE 2014

ORE 15.00

SALA "ERMINIO LUCCHI"
C/O PALAZZETTO "ALBERTO MASPRONE "
PIAZZALE OLIMPIA 3

PROGRAMMA:

Chairman: **Antonio Cagnin** di Codacons Veneto

ore 15.00 - Apertura dei lavori

ore 15.10- Saluti del Presidente nazionale del Codacons
Avv. **Carlo Rienzi**

ore 15.20 - Saluti delle Autorità e del Presidente
del Codacons Verona Avv. **Stefano Fanini**

ore 15.30 - Aspetti tecnici e implicazioni commerciali
Esperto della Filiera Dott. **Alberto Venturi**

ore 16.00 - Aspetti legislativi a confronto
Avv. **Francesco Acerboni** - Avv. **Patrizia Conte**

ore 16.40 - Discussione

ore 17.30 - Intervento del Sottosegretario al Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti
On. Dott. **Umberto Del Basso De Caro**

ore 18.00 - Chiusura dei Lavori

Happy hour

In Italia, a Gennaio 2015, entrerà in vigore il nuovo D.M. n20 del 10 gennaio 2013 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che regolamenta, per il territorio nazionale, *"l'applicazione dei "sistemi ruota" e le procedure per la loro installazione quali elementi di sostituzione o di integrazione"*.
La nuova normativa, introdotta con il D.M. per la sua complessità è diversa e molto più onerosa di quelle già esistenti e vale solo per il mercato italiano.
Essa prevede sia l'omologa del fabbricante sia del prodotto con tutta una serie di test di fatica, da effettuarsi presso la motorizzazione:

- prove in pista con Gps per almeno due auto rappresentative per ogni misura/ numero fori di fissaggio
- esecuzione di almeno una trentina di prove per una famiglia di ruote.

Si consideri che in gran parte del mondo non esiste nessuna norma che obbliga a vendere le ruote certificate ma viene demandata al produttore e al rivenditore di garantire la qualità del prodotto. Questo vale per moltissimi prodotti.
I paesi dove esiste una normativa in materia sono relativamente pochi:
Germania dove esiste da sempre una normativa, **Austria, Israele, Polonia e Brasile** che utilizzano l'omologa tedesca, il **Giappone** dove la regolamentazione è demandata al produttore e la **Svizzera** che ha una regolamentazione molto generica dove le responsabilità sono comunque demandate al fabbricante.

Di fatto la normativa tedesca è quella che esiste da più tempo e viene maggiormente utilizzata e sostanzialmente è il riferimento sia per i produttori che degli Enti che certificano il prodotto "ruota".

Si consideri che tutto il mondo riconosce i criteri espressi dalla normativa tedesca utilizzandoli come propri sia nell'ambito della fabbricazione che della vendita.
Qualora al 1 gennaio 2015 venisse confermata l'entrata in vigole del D.M. suddetto, i costi di omologa sarebbero altissimi, imputabili solo al mercato nazionale e graverebbero infine sull'utilizzatore finale, cioè il consumatore italiano, il quale diverrebbe ancora una volta vittima sacrificale di una politica autolesionista.
Pertanto, considerando il momento di crisi dell'auto e la particolarità dei test richiesti, si ritiene che un numero esiguo di aziende, presenti nel mercato, potranno procedere a queste omologhe con la conseguenza che il consumatore italiano potrà disporre di una gamma restrittissima di prodotti, molto costosi.