

La pubblicazione del decreto ministeriale n.20 del 10 gennaio 2013 rappresenta un importante successo per le associazioni che si sono sedute ai tavoli di lavoro del Ministero dei Trasporti per normare, anche in Italia, il mercato della personalizzazione delle vetture. Tra queste c'è Ascar, l'associazione delle aziende e degli operatori della personalizzazione, preparazione, elaborazione, accessoristica e componenti speciali per autoveicoli, che annovera tra i soci OZ SpA, Imasaf, Sparco e 1Car e che fa parte di ETO (European Tuning Organization Association).

Claudio Bernoni, vicepresidente dell'associazione e presidente e amministratore delegato di OZ, afferma: "le aziende rappresentate da Ascar hanno lavorato per promuovere la realizzazione di questo decreto, che colma il vuoto normativo che c'era in Italia e che rappresentava un pericolo per la sicurezza degli automobilisti."

In Italia fino a ieri, per personalizzare una vettura con ruote e pneumatici di dimensioni diverse da quelle del libretto, era necessario passare per procedure farraginose e costose e alla fine le uniche verifiche tecniche sul prodotto ruota riguardavano le caratteristiche dimensionali del pneumatico. Oggi invece, grazie al nuovo decreto ministeriale, non è più necessario passare per complessi iter burocratici, ma bisogna semplicemente montare ruote omologate. Il vincolo dell'omologazione avrà due ricadute positive sul mercato: la prima riguarda la sicurezza degli automobilisti, visto che verranno messe al bando tutte le ruote che non superano i test minimi di sicurezza, e la seconda riguarda i produttori che hanno sempre operato in termini di qualità, che si troveranno finalmente a poter competere, partendo dagli stessi requisiti minimi di prodotto.

"Ci sono aziende - continua Bernoni - che investono da sempre nella sicurezza e nella qualità del prodotto. Queste si trovavano a competere con prodotti di bassa qualità, se non addirittura pericolosi, che offrivano esclusivamente un design accattivante a prezzi estremamente competitivi. A rischio c'era però la sicurezza dell'automobilista e la responsabilità del gommista, che si faceva carico del montaggio di prodotti anonimi o di provenienza incerta. Per passione infatti molti montavano ruote non sicure o pericolose, in quanto non omologate o strutturalmente non idonee."

Paolo Zappi, responsabile comunicazione di Ascar aggiunge: "Il nuovo decreto premia il consumatore, garantendogli la sicurezza oggettiva del prodotto, e premia le aziende che investono in qualità e che, fino a ieri, con i costi che la sicurezza e la qualità impongono, si trovavano nell'impossibilità di competere nei mercati non normati. E non parliamo solo di prodotti provenienti dalla Cina; ci sono anche prodotti italiani che vantano la certificazione di processo, che è però tutt'altro rispetto all'omologazione del prodotto. Grazie al decreto, la competizione diventerà leale, mettendo tutti a pari condizioni."

Zappi fa riferimento al caso di OZ, - di cui Bernoni è appunto presidente e amministratore delegato - che applica standard di qualità - non solo di sicurezza minima - con test di prodotto particolarmente severi, e che destina l'80% della produzione ai Paesi dove vige l'obbligo di omologazione delle ruote, come Germania, Austria e Giappone.

In Italia, prima del decreto, la decisione di autorizzare o meno il montaggio di cerchi e pneumatici di misura maggiorata era in capo alle Case automobilistiche. Questa anomalia nasce dal fatto - ci spiega Zappi - che "le Case Auto avevano la necessità di tutelare il consumatore e, non ultimo, il loro brand. Ecco perché, giustamente, erano proprio le Case automobilistiche a porre delle barriere selettive alle ruote, delle quali non erano in grado di garantire la qualità, dal momento che in Italia non erano previste normative di certificazione aftermarket." E in effetti le Case Auto richiedono per le ruote, così come per tutti i componenti, standard elevatissimi, con capitolati molto severi.

"Le ruote after market - continua Zappi - si collocano in differenti fasce di prezzo, motivate da differenti mix di contenuti tecnici ed estetici e soprattutto appunto dai test ai quali vengono sottoposti i singoli modelli per garantire la sicurezza. OZ, ad esempio, sottopone tutti i propri cerchi, destinati all'after market o agli equipaggiamenti speciali di vetture di prestigio, a test che prevedono indicatori di performance superiori a quelli delle più importanti omologazioni richieste dalle normative After Market esistenti, fino a test quali quello della LBF (eseguito con una speciale macchina biassiale) normalmente richiesto dalle case auto per il primo equipaggiamento e che pochissimi produttori di ruote after market possiedono.

OZ che non si limita al raggiungimento della sicurezza minima richiesta per legge, ma che fa volontariamente di più, potrà finalmente competere lealmente e nella piena trasparenza dell'informazione al consumatore."

Il dado è dunque tratto e il mercato italiano entra in una nuova era, anche se gli ultimi passaggi restano ancora da definire: "Andremo ancora più di una volta al Ministero a lavorare capitalizzando la preziosissima collaborazione - conclude Bernoni - perché sarà importantissimo tradurre la normativa in pratica e metterla a disposizione del consumatore."