

Guardiamo sempre alla Germania come esempio, ma non la imitiamo mai. Storicamente la Germania ha sempre difeso i propri consumatori e i propri produttori con lo scudo della sicurezza e della qualità. Succede anche per le ruote. I colleghi tedeschi, tramite il TÜV, si sono attrezzati per testare i prodotti e rilasciare le certificazioni che valgono come passaporto per poter entrare e circolare in Germania. Se non si rispettano le regole, si è fuori. Questa operazione ha consentito di tutelare i consumatori, che non sono quasi mai in grado di valutare tecnicamente un prodotto come la ruota, ma anche i produttori, tedeschi e stranieri, che lavorano in termini di qualità, bloccando invece tutti i prodotti al di sotto degli standard minimi di sicurezza.

In Italia non è così. Nel nostro paese le ruote non sono regolamentate affatto, non ci sono limiti, se non quelli relativi agli ingombri, mentre di robustezza, materiali o marcatura non si parla. Ma quali sono le ragioni di questa situazione? Ci ha risposto Corrado Bergagna, presidente della giovane associazione di categoria Assoruote: "Il problema principale in Italia è la coesione del settore. Siamo un paese dove ci sono molti produttori di ruote, ma rappresentano un gruppo eterogeneo. Questo è stato il motivo per cui nel 2009 abbiamo deciso di costituire un'associazione, per riunirci attorno a un tavolo, stabilire un obiettivo comune e presentarci nelle sedi competenti con la forza di un settore compatto. E i primi risultati cominciano ad arrivare."

Bergagna non nasconde le difficoltà incontrate nel lanciare questa iniziativa, che ancora si basa molto sullo sforzo personale di ciascuno più che su una struttura organizzativa autonoma, per ovvia scarsità di risorse in un settore importante ma costituito da un numero limitato di piccole e medie aziende che sono concentrate nello sforzo del quotidiano e faticano a trovare spazi da dedicare ai "tavoli politici".

Un altro problema in Italia, ci spiega Bergagna, è sicuramente l'assenza oggi di un ente di certificazione accreditato che, come il TÜV tedesco, sia in grado di testare in laboratorio i prototipi da omologare. Tutti impegni e investimenti questi di cui difficilmente si farà carico lo stato e proprio per questo motivo la presenza di un'associazione di categoria che guidi e supporti gli enti pubblici è in questa fase fondamentale. Anche per la costituzione di un laboratorio Assoruote potrebbe infatti affiancarsi tecnicamente al Ministero, se non addirittura trovare il modo per mettere a disposizione un laboratorio autonomo dove il personale del Ministero dei trasporti potrebbe supervisionare i test per emettere le omologazioni ufficiali. "Questo permetterebbe - continua Bragagna - di limitare la produzione e l'importazione di ruote non sicure e allo stesso tempo aiuterebbe i produttori italiani ad entrare nel mercato tedesco in modo competitivo".

Il primo obiettivo da raggiungere rimane comunque rendere obbligatoria in Italia

l'applicazione del regolamento europeo n. 124 e sembra che l'associazione a piccoli passi si stia avvicinando al bersaglio. "Una buona notizia c'è ed è molto recente", afferma il presidente di Assoruote, "il 9 settembre sono stati pubblicati in Gazzetta Ufficiale due decreti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che regolamentano i sistemi dischi freni per motocicli e autovetture (Decreti 5 agosto 2010 n.147 e n.148). E' esattamente lo stesso percorso che vogliamo fare con le ruote. Non solo, grazie ad Assogomma, abbiamo giocato d'anticipo anche con il nuovo codice della strada. Il nuovo codice approvato a fine luglio pone infatti sotto la lente di ingrandimento "sistemi, componenti ed entità tecniche", che se non avranno le prescritte omologazioni, saranno oggetto di sanzioni amministrative fino a 3.119 euro, sequestro e confisca. Nel decreto si fa riferimento a sistemi frenanti, cinture di sicurezza e pneumatici; le ruote non sono ancora citate, ma va da sé che, non appena le prescrizioni per l'omologazione del regolamento europeo verranno recepite, anche le infrazioni sulle ruote saranno sanzionabili. Insomma siamo sulla buona strada, il cammino è iniziato e siamo già seduti ad un tavolo di confronto con le istituzioni."

Per quanto riguarda la sostanza, ossia i requisiti tecnici che deve possedere una ruota, è già tutto chiaro e ufficiale. Il regolamento n. 124 della Commissione economica per l'Europa, che si intitola "Disposizioni uniformi relative all'omologazione di ruote per autovetture e loro rimorchi", è stato pubblicato già a dicembre 2006 e descrive nel dettaglio quali devono essere i requisiti minimi di sicurezza di una ruota.

L'ente di controllo, che potrà essere il Ministero dei Trasporti o un laboratorio terzo accreditato dal Ministero stesso, dovrebbe verificare il prodotto e rilasciare un'omologazione, ma avrebbe anche poi l'autorità di fare delle verifiche sulla produzione (di norma a scadenza biennale) e di revocare, in caso di inottemperanza, l'omologazione stessa. Le disposizioni prevedono prove sui materiali, prove di corrosione, prove a flessione rotante, che simulano lo sforzo della ruota in curva, prove di rotolamento, prove di resilienza per verificare la resistenza a fratture in caso di urto, prove di torsione alternata, che simulano le sollecitazioni cui è sottoposta una ruota durante la frenata e l'accelerazione e controlli dell'ingombro, dei fori di ventilazione, degli elementi di fissaggio e delle sporgenze esterne. Chi lavora seriamente in realtà applica già questi criteri, con costi e impegno, ma, non essendo regole obbligatorie per legge, nel nostro paese possono liberamente circolare ruote che non le rispettano, meno sicure ma più economiche. La competizione in questo modo risulta sbilanciata e a sfavore di chi lavora con maggiore cura, che si trova ad affrontare una concorrenza "sleale" forte soprattutto se si considera che si tratta di un prodotto dove la sicurezza è fondamentale ma non facilmente percepibile dal consumatore finale, più attento invece a prezzo e design.

Pensiamo anche solo alla marcatura: oggi sul mercato ci sono ruote assolutamente anonime,

che, non solo non segnalano le caratteristiche tecniche e costruttive del prodotto, ma non ne identificano nemmeno il fabbricante. In caso di difetto o danno la responsabilità di questi prodotti, non potendo risalire al fabbricante reale, ricade oggi sul distributore o sul gommista, che è l'ultimo anello della catena.

Se invece venisse applicato il regolamento europeo, su ogni ruota dovrebbero esserci, in forma obbligatoria, permanente e leggibile, le seguenti marcature: identificazione del fabbricante, designazione del profilo, offset, mese e anno di costruzione e numero di identificazione della ruota. Non solo potremmo risalire al produttore, ma potremmo sapere anche quando la ruota è stata prodotta, risalire al lotto difettoso e ritirarlo dal mercato: sicurezza per i consumatori e meritocrazia per i produttori.

Stabilire delle regole e delle sanzioni significherebbe restituire la dignità che merita ad un prodotto sul quale facciamo girare tutti i giorni le nostre vite e dare finalmente sollievo e capacità di competizione al distretto italiano delle ruote.

E dopo, quando la legge ci sarà, comincerà la seconda battaglia per Assoruote: farla rispettare.



© riproduzione riservata
pubblicato il 21 / 09 / 2010