

Sono passati più di due anni dall'entrata in vigore del Decreto Ruote e, quindi, è il momento per fare un bilancio della situazione e parlare delle prospettive per il futuro. Corrado Bergagna, Presidente di Assoruote, ha parlato di questo e molto altro in questa intervista.

Come sta andando il mercato delle ruote in Italia?

Le vendite delle ruote in acciaio sono in calo. Questo dipende principalmente da tre fattori. Il primo è il meteo: a causa della mancanza della neve e del generale innalzamento delle temperature le persone non sono portate a dotarsi del doppio treno di pneumatici invernali. La seconda motivazione è il sensore TPMS, che alza i costi del cambio gomme, mentre il terzo è il proliferare dei pneumatici All Season. Si tratta di fenomeni interconnessi tra loro, che in un circolo vizioso hanno portato al calo delle vendite.

La lega invece è stabile. Oggi, dopo due anni, l'offerta è ampia grazie alle numerose omologazioni e l'utente è tutelato dal punto di vista di qualità e sicurezza.

Tuttavia sono state fatte diverse segnalazioni riguardo il non recepimento del Decreto da parte delle motorizzazioni locali.

Non sono mancati i problemi, soprattutto nella fase di attuazione del Decreto. I primi tempi, il mercato ha risentito del non perfetto coordinamento delle Motorizzazioni, altre volte invece non sono state accettate delle omologazioni per incompletezza della documentazione richieste. La casistica è varia, del resto regolamentare in maniera strutturata un settore non è mai semplice e immediato.

E' stata una importante novità e un grande cambiamento procedurale che come spesso accade ha richiesto tempo e impegno per la completa implementazione. Attualmente i meccanismi sono più rodati soprattutto dopo che il Ministero dei Trasporti ha emesso una circolare esplicativa.

Un altro problema segnalato è quello delle ruote vendute online.

Questo è un problema molto serio. I siti stranieri vendono ruote in Italia in grande quantità senza rilasciare, in diversi casi, la corretta documentazione. Addirittura, a volte vengono date informazioni imprecise e fuorvianti. Abbiamo segnalato il problema in molti convegni e confidiamo nelle autorità per svolgere i dovuti accertamenti. Alla fine, a rimetterci sono le aziende virtuose che hanno dovuto affrontare importanti investimenti per essere in regola e ovviamente gli utilizzatori. Si tratta di una 'distorsione' rilevante che dovrebbe essere affrontata in modo molto determinato. Come Assoruote continueremo a portare queste

problematiche nelle sedi opportune e operare in collaborazione con le autorità per rendere il mercato sempre più trasparente, legale e sicuro.

È risaputo che in Italia se non ci sono i controlli, nessuno si mette in regola. Sono stati quindi effettuati dei controlli sulle strade per verificare la corretta conformità dei prodotti omologati?

L'art 1, comma 655, della legge di stabilità del 2016 prevede un investimento di 5 milioni di euro per verificare la correttezza di tutti i prodotti omologati, ruote comprese. Ad oggi, però, non abbiamo ancora un riscontro sull'effettivo svolgimento di questi controlli. Le prime verifiche, comunque, arriveranno con le nuove revisioni. Sono personalmente convinto che senza controlli si perda di vista il vero obiettivo della norma.

Recentemente, abbiamo collaborato con Il Ministero dei Trasporti per un progetto molto interessante ed innovativo che dovrebbe portare ad una informativa strutturata sulle ruote omologate presenti sul mercato, a beneficio degli utilizzatori. Vedremo gli sviluppi.

Il decreto richiede un cambiamento per la figura del gommista?

Il Decreto, insieme ad altre innovazioni come i TPMS, porta il gommista a un nuovo livello di professionalità. Negli ultimi anni, con l'avvento della tecnologia, si è resa necessaria un'evoluzione del sistema che coinvolge gommisti e officine. Oggi montare un pneumatico è più complesso perché ci sono sempre più variabili. Certificare il proprio lavoro si rende sempre più necessario in un'ottica di servizio orientato al consumatore. Servirebbe tornare ad avere dei requisiti minimi che certificano la professionalità del gommista.

ACA chiede che il Ministero convalidi in Italia le omologazioni di altri enti europei accreditati. È realizzabile una situazione di questo tipo?

Personalmente penso che non si possa tornare indietro recependo le normative di altri enti. Arrivare ad una semplificazione del Decreto 20 è, invece, la strada più percorribile come ad esempio la certificazione delle fabbriche, che potrebbe passare da ogni 2 a 4 anni, riducendo i costi per i produttori e il lavoro per il Ministero.

Per il futuro invece, la strada più praticabile è quella di una normativa europea. Serve trovare una forma di omologazione continentale, una sorta di ECE più evoluta, che comprenda anche le "special wheels" oltre alle ruote replica. D'altronde, molte nazioni si stanno muovendo verso un'omologazione e pensare che ogni paese faccia la sua normativa non è auspicabile in un libero mercato, né funzionale alla circolazione dei prodotti. EUWA,

l'associazione europea dei produttori di ruote, si sta muovendo proprio per arrivare ad una normativa unica, valida per tutti i paesi dell'unione.

Qual è il rapporto con i funzionari del Ministero?

Il rapporto è ottimo. Sono dei professionisti consapevoli del loro ruolo e delle loro funzioni, anche disponibili al confronto e alla collaborazione con i rappresentanti delle categorie e del mercato di riferimento.