

<http://www.motorbox.com/auto/decreto-ruote-primi-spiragli-di-tuning>

Decreto ruote: come cambiano le regole del tuning

Spiragli di apertura alla personalizzazione

SEMAFORO (QUASI) VERDE.

Il tuning vero è un'altra cosa, ma per coloro che volessero personalizzare la propria auto con un cerchio o una gomma più generosi pescando dall'aftermarket, rispetto a un passato fatto soprattutto di rigidi divieti, qualcosa cambia grazie al cosiddetto "decreto ruote", già approvato settimane fa ed ora in procinto di divenire effettivo. Un decreto che fissa i paletti per l'installazione e l'omologazione di "sistemi ruota" differenti da quelli indicati dalla carta di circolazione. E soprattutto che, rispetto alle prassi vigenti, renderà più snelli costi e procedure di tali modifiche, bypassando in alcuni casi l'agognato nullaosta delle Case costruttrici.

IL TRASFORMISMO E' UN'ESIGENZA

Per gli amanti della customizzazione è uno spiraglio d'apertura, una prima concessione contro un embargo normativo fatto di restrizioni e labirinti burocratici. In Italia il tuning è vincolato più di quanto non accada in altri paesi, dove il riferimento per gli appassionati resta la Germania. Ma ora la personalizzazione non è più solo una fissa da pistolatori. In tempi di crisi economica, con un parco-mezzi circolante che invecchia inesorabilmente (8,2 anni la media) perché mancano i soldi per farsi l'auto nuova, in molti desidererebbero rinfrescare la propria con qualche piccola modifica, fosse anche soltanto un set di cerchi nuovi.

TECNICAMENTE...

Come ci si muoverà, dunque, in virtù del nuovo decreto? In primis è bene chiarire i confini. Premesso che cerchi e gomme devono essere rigorosamente omologati (e devono mostrare chiaramente il relativo codice d'omologazione), ai "sistemi ruote" (cerchi + gomme + viti, dadi, adattatori o distanziali) sarà concesso un minimo incremento percentuale rispetto alle dimensioni riportate sul libretto di circolazione. La circonferenza di rotolamento può variare del + 2% o -2% rispetto alla circonferenza intermedia degli pneumatici previsti in fase di omologazione. La variazione massima del diametro nominale esterno non deve invece superare di oltre l'1% il diametro massimo degli pneumatici prescritti dal costruttore. Infine, la larghezza degli pneumatici del sistema ruota non deve eccedere del 10% la larghezza massima degli pneumatici prevista dal libretto. Facile, no?

MENO CARTE

Fate bene i conti, dunque, prima di procedere all'acquisto e quindi alla personalizzazione. La regola nella forma è un po' complicata ma sostanzialmente stabilisce dei margini entro i quali un privato può giocarsela per customizzare le ruote, variando la misura del cerchio o del pneumatico, senza superare i limiti della normativa. Numeri a parte, anche l'aspetto procedurale, più burocratico (descritto in dettaglio dal pdf in allegato) cambia. Oltre ai costi, che si riducono al pagamento di due bollettini per un totale di circa 27 euro, grazie al "decreto ruote" per montare un cerchio o un pneumatico aftermarket diverso da quello d'immatricolazione non sarà più indispensabile l'autorizzazione delle Case. Ma solo a certe condizioni.

COME FARE PER

Il vincolo fondamentale è salvaguardare la configurazione originale della vettura: si potranno sostituire cerchi e pneumatici originali con quelli non di serie (e viceversa) senza che ciò implichi modifiche alla carrozzeria (ad esempio ai parafanghi) o ai software dei dispositivi elettronici (ABS, ESP). Così ci si recherà in

un'officina autorizzata per la sostituzione, tramite procedura certificata, quindi si procederà all'omologazione tramite la Motorizzazione e successivamente si otterrà la modifica del libretto. Le procedure di omologazione sono descritte in dettaglio nel file in calce al testo, insieme al testo integrale del decreto.

APPROCCIO RIGOROSO E VINCOLANTE

Per fare chiarezza attorno ai contenuti si sono seduti attorno a un tavolo l'altro ieri, a Roma, alcuni fautori del "decreto ruote": Assogomma, Assoruote, la Polizia Stradale e la direzione della Motorizzazione. Ma l'evento è servito anche a ribadire le linee guida, o meglio l'approccio, col quale s'intende affrontare l'argomento del tuning in Italia. Per dirla in estrema sintesi, un approccio rigoroso, che bandisce il "fai da te", ancora molto restrittivo e tassativamente basato su procedure di omologazione, non su certificazioni di enti terzi come avviene in altri Paesi europei. Intanto, però, i tuner italiani incassano una piccola vittoria, che - dopo i dischi freno - concede loro di metter mano anche sulle ruote. Pezzo dopo pezzo, arriveremo mai a parlare di vero e proprio tuning?

di Luca Cereda