



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I
SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

Direzione Generale per la Motorizzazione

Prot. n. 1622 RU

Roma, 24 gennaio 2014

Alle Direzioni Generali Territoriali
Loro sedi

Ai CPA
Loro sedi

Agli Uffici Motorizzazione Civile
Loro sedi

Alla Regione siciliana
Assessorato turismo comunicazione e trasporti
Servizio comunicazioni e trasporti
Dipartimento trasporti e comunicazioni
Palermo

Alla Regione autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzione Centrale Pianificazione
Sezione Logistica e trasporto merci
Via Giulia, 75/1- 34126 Trieste

Alla Provincia autonoma di Bolzano
Ripartizione traffico e trasporti
Via Crispi, 8 - Bolzano

Alla Provincia autonoma di Trento
Motorizzazione civile
Lungadige S. Nicolò, 14 - Trento

Alla Regione Valle d'Aosta
Ufficio Motorizzazione
Località Grand Chemin, 36
11020 Aosta

e, p.c

al Ministero dell'Interno
Dipartimento di Pubblica Sicurezza
Roma

All'Arma ei Carabinieri
Roma

All'Anci
Via dei Prefetti , 46
00186 Roma

Alla CONFARCA
Roma

All'UNASCA
Roma

All'ANFIA
ROMA

All'UNRAE
Roma

Oggetto: DM 10 gennaio 2013, n. 20 - Sistemi ruote.

PREMESSA

Com'è noto, sulla Gazzetta Ufficiale n. 56 del 7 marzo 2013 è stato pubblicato il **Decreto Ministeriale 10 gennaio 2013, n. 20 concernente** "Regolamento recante norme in materia di approvazione nazionale di sistemi ruota, nonché procedure idonee per la loro installazione quali elementi di sostituzione o di integrazione di parti di veicoli sulle autovetture nuove o in circolazione", di seguito denominato "Decreto".

Tale Decreto, adottato a norma dell'art. 75, comma 3-bis del Codice della strada, disciplina l'omologazione nazionale di ruote, quali sistemi costituiti da ruote, diverse da quelle originali e da quelle sostitutive del costruttore del veicolo ed, eventualmente, da pneumatici, viti o dadi di fissaggio, adattatori o distanziali ruota. Pertanto, gli elementi caratterizzanti i sistemi in argomento sono **le ruote** ed, in particolare, quelle destinate ad equipaggiare, quali elementi di sostituzione dei corrispondenti componenti originali, secondo quanto prima specificato, i veicoli delle categorie M1 e M1G.

Per meglio individuare il campo di applicazione del Decreto, si riportano le definizioni del Regolamento UNECE 124 per le diverse tipologie di ruota:

"omissis...

2.3 "ruote originali": le ruote autorizzate a essere montate sul modello di veicolo dal suo costruttore nel corso della produzione del veicolo;

2.4. "ruote sostitutive": le ruote destinate a sostituire le ruote originali durante l'utilizzo del veicolo; le ruote sostitutive possono appartenere a una delle seguenti categorie:

2.4.1. "ruote sostitutive del costruttore del veicolo": le ruote fornite dal costruttore del veicolo;

2.4.2. "ruote sostitutive identiche": le ruote fabbricate utilizzando le stesse attrezzature di

produzione e gli stessi materiali impiegati per le ruote sostitutive fornite dal costruttore del veicolo; esse differiscono dalle ruote sostitutive del costruttore del veicolo solo per la mancanza del marchio del costruttore e del numero di identificazione;

2.4.3. "ruote sostitutive replica": le ruote che costituiscono una replica delle ruote sostitutive del costruttore del veicolo, ma che sono realizzate da un fabbricante che non fornisce tali ruote al costruttore del veicolo; in quanto a concezione (profilo, dimensioni, offset, tipo e qualità di materiali, ecc.) e a vita di esercizio esse non differiscono per nulla dalle ruote sostitutive del costruttore del veicolo;

2.4.4. "ruote sostitutive replica parziale": le ruote prodotte da un fabbricante che non fornisce tali ruote al costruttore del veicolo; per quanto riguarda le loro caratteristiche di costruzione, l'inset, il PCD per il fissaggio della ruota e il diametro di centraggio corrispondono a quelli di una ruota originale, ma il profilo, i materiali, ecc. possono essere diversi;

2.5. "ruote speciali": le ruote che non sono ruote originali e che non adempiono ai criteri di cui al paragrafo 2.4 (ad esempio ruote con cerchi di larghezza o diametro diversi);....."

Rientrano nel campo di applicazione del Decreto i sistemi comprendenti i seguenti tipi di ruote:

- ruote sostitutive identiche non omologate in base al regolamento UNECE 124;
- ruote sostitutive repliche non omologate in base al regolamento UNECE 124;
- ruote sostitutive repliche parziali non omologate in base al regolamento UNECE 124;
- ruote speciali.

Si evidenzia che per i sistemi ruote rientranti nel campo di applicazione del Decreto si applicano le disposizioni di cui all'art. 77, comma 3-bis, del Codice della strada. Conseguentemente, a partire dal 23 marzo 2014, le prescrizioni del Decreto assumeranno carattere cogente.

Le presenti disposizioni sono finalizzate a fornire:

- integrazioni e chiarimenti, ai competenti Servizi tecnici nazionali, per le procedure di verifica di idoneità dei sistemi ruote ai fini della loro omologazione;
- le procedure per l'aggiornamento della carta di circolazione, in conformità a quanto previsto dall'art. 7 del Decreto.

1. Procedure di verifica di idoneità dei sistemi ruote ai fini della loro omologazione

L'omologazione del sistema è rilasciata dalla Divisione 3 della Direzione Generale per la Motorizzazione sulla base degli esiti positivi delle prove previste dal Decreto, effettuate da un Centro Prova Autoveicoli o dal servizio tecnico della medesima Divisione 3, a valle di specifica domanda presentata dal Costruttore del sistema, o dal suo legale rappresentante.

A riguardo dell'intera procedura di omologazione del sistema ed, in particolare, delle fasi operative delle prove, si specifica quanto segue.

1.1 Definizione del tipo di un sistema ruote

Un sistema ruote appartiene allo stesso tipo se non variano le seguenti caratteristiche essenziali:

- Costruttore della ruota;
- designazione dimensionale della ruota: diametro e larghezza canale;
- materiali utilizzati per la ruota;
- pressione di gonfiaggio degli pneumatici (massima raccomandata);
- metodo di fabbricazione (monopezzo/smontabile, saldatura, forgiatura, fusione).

Fermo restando le caratteristiche essenziali sopra elencate, le eventuali successive variazioni dei seguenti elementi:

- ET (distanza tra il piano di appoggio del disco della ruota sul mozzo e il piano di simmetria del cerchio);
- numero di fori per il fissaggio della ruota;
- portata massima;

determinano una estensione di omologazione del tipo.

1.2 Prove

Le prove di idoneità di un sistema ruota sono riportate in allegato C al Decreto. Nello specifico, si ritiene opportuno precisare quanto segue:

- i sistemi ruota devono soddisfare, innanzitutto, i requisiti generali riportati al punto 1 del richiamato allegato C;
- le ruote, componenti i sistemi in argomento, sono sottoposte alle prove previste dal Regolamento UNECE 124; le ruote speciali sono sottoposte alle medesime prove previste per le ruote replica parziale;
- limitatamente ai sistemi ruota, nei quali siano presenti ruote speciali, devono essere inoltre effettuate:
 - prove statiche
 - prove dinamiche

Tali prove devono essere effettuate con il sistema montato sul veicolo rappresentativo della famiglia di veicoli cui il sistema è destinato. A tal fine, il Costruttore del sistema propone il veicolo rappresentativo, che dovrà possedere i requisiti idonei a rappresentare i

restanti veicoli che caratterizzano la famiglia indicata dallo stesso Costruttore nella scheda informativa.

1.2.1 Prove statiche

Le prove statiche, descritte al punto 2.2.2 dell'allegato C al Decreto, hanno lo scopo di verificare che gli ingombri del sistema ruota-pneumatico siano contenuti nei limiti stabiliti e che siano assicurati adeguati franchi di sicurezza tra il sistema e gli altri elementi del veicolo con i quali il sistema stesso potrebbe interferire.

In relazione ai valori indicati al punto 2.2.2.1 del Decreto, si specifica che l'indicazione riportata: *“la variazione di carreggiata, fermo restando i vincoli di cui all'art. 6, comma 2 del presente regolamento, **non deve essere inferiore di 2 mm rispetto al minimo valore originario del veicolo**”* è affetta da evidente refuso; nelle more di una rettifica del Decreto, deve intendersi *“la variazione di carreggiata, fermo restando i vincoli di cui all'art. 6, comma 2 del presente regolamento, **deve essere inferiore di 2 mm rispetto al minimo valore originario del veicolo**”*.

In altri termini, tenuto conto delle previsioni del Decreto la carreggiata del veicolo a seguito dell'installazione del sistema potrà avere:

- valore minimo inferiore pari al valore minimo originario ridotto di 2 mm;
- valore massimo pari al massimo valore originario incrementato del 2%.

1.2.2 Prove dinamiche

Le prove dinamiche si articolano in:

- prove di ingombro
- prove di comportamento su strada
- frenatura ABS
- prova dell'alce

in relazione alle quali si specifica quanto segue.

Le prove di ingombro sono richieste solo nel caso in cui la sezione trasversale del sistema ruota (ruota con pneumatico montato) è esterna all'involuppo delle sezioni trasversali delle combinazioni ruote-pneumatici previsti in omologazione per il veicolo di prova.

Laddove ricorrano, le prove di cui ai punti 2.2.3.1.2, 2.2.3.1.3, 2.2.3.1.7 e 2.2.3.1.8 possono essere surrogate da prove analoghe purché garantiscano l'equivalenza delle verifiche richieste dal Decreto.

La prova di comportamento su strada, di cui al punto 2.2.3.2, è autocertificata dal Costruttore, sulla base di un programma di prova preventivamente validato dal servizio tecnico.

La prova di frenatura ABS, necessaria solo se la ruota ha un offset diverso dagli originari e se la sezione trasversale del sistema ruota è esterno all'involucro delle sezioni trasversali delle combinazioni ruote-pneumatici previsti in omologazione per lo specifico veicolo, ha lo scopo di verificare il corretto funzionamento dell'ABS e l'assenza di eventuali comportamenti anomali del veicolo a seguito dell'installazione del sistema ruota-pneumatico con offset variato rispetto a quello delle ruote originarie. Pertanto, la valutazione della prova è basata unicamente sull'osservazione comportamentale del veicolo in frenata, nelle due configurazioni (con sistema originario e con sistema oggetto di omologazione) e sulle diverse superfici indicate dal Decreto.

Si ribadisce che la prova è ritenuta superata se il sistema ABS entra in funzione regolarmente ed il veicolo non manifesta sbandamenti e/o anomalie durante la frenatura maggiormente evidenti rispetto al sistema originario.

La prova dell'alce deve essere effettuata nel caso in cui il sistema preveda misure di pneumatici diverse da quelle di omologazione del veicolo ed è finalizzata alla verifica di eventuali uscite dei pneumatici dalla sede della ruota (stallonamenti). Anche questa prova è di tipo comparativo tra sistema in omologazione e sistema originario. L'esito è positivo se non si evidenziano comportamenti peggiorativi rispetto alla configurazione originaria del veicolo.

1.3 Numero di omologazione e marcatura del sistema

La competente Divisione 3 della Direzione Generale per la Motorizzazione, accertata la congruità delle prove effettuate e della documentazione presentata a corredo della domanda di omologazione, rilascia il provvedimento di omologazione del sistema ruote, assegnando al medesimo il numero di omologazione, in conformità all'art. 6 , comma 3, lettera a) del DM 2 maggio 2001, n. 277.

In particolare, il numero di omologazione è formato da sette caratteri. I primi tre caratteri sono "NAD", segue una lettera maiuscola indicante l'anno di rilascio dell'omologazione (lettera da D a Y, rispettivamente, per gli anni dal 2013 al 2030) ed, infine, tre caratteri alfanumerici che indicano l'omologazione base. Un esempio di possibile numero di omologazione, rilasciato nell'anno 2014 è il seguente:

NADExxx (con "x" carattere alfanumerico)

Il numero di omologazione deve essere riportato sulla singola ruota in modo tale che sia indelebile e leggibile anche quando sulla ruota è montato il pneumatico.

1.4 Certificato di conformità e prescrizioni per l'installazione

Ogni sistema ruota è accompagnato da un certificato di conformità, numerato, datato e firmato da persona autorizzata, rilasciato dal Costruttore del sistema e conforme al facsimile riportato in allegato D del Decreto. Uno stesso certificato può comprendere una o più ruote destinate ad uno stesso veicolo. Il certificato di conformità può essere rilasciato anche in via telematica, purché garantisca adeguate misure di antifalsificazione.

Lo stesso Costruttore del sistema rilascia le prescrizioni per l'installazione che, oltre a fornire le necessarie istruzioni di corretto montaggio all'installatore, contengono le imprescindibili verifiche di compatibilità del sistema con il singolo veicolo e le eventuali raccomandazioni.

1.5 Riconoscimento delle prove effettuate per i sistemi "ruota" omologati da Stati membri dell'Unione europea

I sistemi omologati in altri Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo sono soggetti a verifica delle condizioni di sicurezza del sistema, sulla base delle certificazioni rilasciate dalle competenti autorità di omologazione dei sopra citati Stati di provenienza. Se da tale verifica si ha evidenza che le prove effettuate sono equivalenti, in termini di sicurezza, a quelle richieste dal Decreto, non debbono essere ripetuti i controlli già esperiti nell'ambito dell'originaria procedura di approvazione. Si specifica, in merito, che i verbali di prova devono essere necessariamente validati dalle competenti autorità di omologazione, significando che in difetto di tale validazione i verbali redatti dai servizi tecnici non hanno valore ufficiale.

Il Centro Prova Autoveicoli o il servizio tecnico della Div. 3, in base ai criteri prima citati, effettua l'istruttoria della richiesta di riconoscimento presentata dal Costruttore del sistema; nel caso di incertezze sulla equivalenza delle prove effettuate o sulla documentazione presentata, invia dettagliata relazione tecnica alla Divisione 3 della Scrivente Direzione, fornendo validi elementi di riscontro per la valutazione dello specifico caso.

Gli esiti dell'istruttoria e quelli delle eventuali prove integrative devono essere riportate in apposito verbale, al quale deve essere allegata la documentazione a corredo della omologazione rilasciata all'estero (certificati e verbali delle prove eseguite), che costituisce parte integrante del verbale medesimo.

Previo riconoscimento, al sistema è rilasciato dalla competente Divisione 3 il certificato di omologazione nazionale e il relativo numero di omologazione deve essere riportato sul sistema secondo le modalità indicate al precedente punto 1.3.

2 . Aggiornamento della carta di circolazione

Ogni sistema ruota, omologato in conformità al Decreto, è accompagnato da una certificazione di conformità, rilasciata dal costruttore del sistema, il cui fac-simile è riportato in allegato D al Decreto.

L'installazione di siffatto sistema su un veicolo deve essere effettuata da un'officina autorizzata che rilascia apposita dichiarazione, in conformità all'allegato E del Decreto.

A seconda della particolarizzazione del sistema può ricorrere o meno la necessità di aggiornare la carta di circolazione, a norma dell'articolo 78 del Codice della strada, a seguito di visita e prova.

In particolare, se il sistema ruota prevede misure degli pneumatici già previste in sede di omologazione del veicolo, non si deve procedere all'aggiornamento della carta di circolazione; è sufficiente tenere a bordo del veicolo la sopra richiamata dichiarazione dell'installatore e il certificato di conformità.

Si evidenzia, in proposito, che a norma dell'art. 7, comma 3, del Decreto, l'eventuale assenza a bordo dei suddetti documenti comporta l'applicazione delle sanzioni previste dall'art. 180, comma 7, primo periodo, e comma 8 del Codice della strada.

Di contro, per l'installazione di sistemi ruota che prevedono misure degli pneumatici diverse da quelle originarie è necessario procedere all'aggiornamento della carta di circolazione, a norma del richiamato art. 78 del CdS, presso il competente UMC.

Alla domanda di visita e prova devono essere allegati, tra l'altro, il certificato di conformità del sistema ruota e la dichiarazione di installazione.

L'aggiornamento della carta di circolazione è effettuato attraverso l'emissione di etichetta riportante la dicitura "*pneumatici in alternativa ... (misura).....con sistema ruota omologato con n.*". Nelle more di adeguamento delle procedure informatiche per la predisposizione di una specifica etichetta con un proprio codice evento, gli UMC utilizzeranno la mappa STD2, con codice causale 46, per emettere il tagliando di "Integrazioni righe descrittive di immatricolazione", nella quale dovrà essere inserita la suddetta frase.

Sarà cura del CED informare gli Uffici dell'avvenuto adeguamento delle procedure informatiche.

f.to IL DIRETTORE GENERALE
Dott. Arch. Maurizio Vitelli