

Roma, venerdì 4 marzo 2005

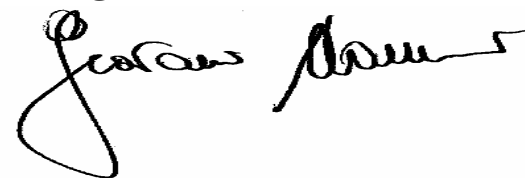
Carissimo,

Ti sottopongo una relazione sulle problematiche che riguardano la personalizzazione dell'auto in Italia ed una proposta di legge risolutiva.

E' la chiave di svolta che può "rinascere" il mercato degli accessori, molto fiorente oltreconfine, soffocato da leggi, procedure e balzelli con ripercussione negativa sul fatturato e posti di lavoro.

Cordialità.

Ing. Giovanni Mancini



LA PERSONALIZZAZIONE

DELL'AUTO

IN ITALIA

UN REBUS IRRISOLVIBILE?

A cura di:

Ing. Giovanni Mancini, Direttore Responsabile mensile ELABORARE, pubblicazione dedicata alla personalizzazione dell'auto
(ELABORARE - Viale Regina Margherita, 183 - 00198 ROMA Tel. 06/85354858 Fax. 06/85354923)

1. La personalizzazione dell'auto.
2. Accessori e componenti speciali per auto.
3. Cosa succede all'estero.
4. Stato dell'arte sulle omologazioni in Italia.
5. Necessità di intervento.
6. La sicurezza stradale correlata.
7. Cosa è permesso in Germania.
8. Il mercato degli accessori sportivi in Italia.
9. La Proposta di Legge.

LA PERSONALIZZAZIONE DELL'AUTO

E' possibile classificare gli oltre 2.000.000 di utenti dell'automobile in diverse categorie: tra queste una di primaria importanza è rappresentata dai "*car enthusiasts*", di cui fanno parte tutti coloro che vivono l'automobile con grande passione e che la considerano non soltanto come un asettico e semplice mezzo di trasporto ma qualcosa di più importante: sono circa 300/400.000 unità.

Si tratta di utenti appassionati e fortemente motivati che desiderano personalizzare la loro auto e renderla in un certo senso "unica" con accessori speciali come cerchi in lega, scarichi cromati, componenti per l'abitacolo interno, ecc. parte di una vasta gamma di componenti proposti sul nostro mercato.

Anche la sicurezza non è sottovaluta ed ecco che entrano in gioco altri tipi di interventi di interesse meccanico come quelli sugli assetti, sui pneumatici, sugli impianti freno, ecc.

Sono proprio questi particolari utenti dell'auto ad essere più attenti nella guida ed in grado di superare la maggior parte delle situazioni critiche che quotidianamente si riscontrano sulle strade.

Moltissimi incidenti sono spesso causati proprio dall'inesperienza e dall'incapacità di gestire una situazione d'emergenza che può verificarsi in una brusca frenata o nello schivamento di un ostacolo improvviso.

ACCESSORI E COMPONENTI SPECIALI

In Italia il mercato degli accessori e componenti sportivi dei produttori indipendenti per auto non ha mai vissuto un momento felice. La forte limitazione imposta dal "**nulla osta**" (una specie di permesso monopolizzante da richiedere alla Casa Costruttrice del veicolo e reso obbligatorio dalla Motorizzazione per effettuare interventi di modifica sulle caratteristiche costruttive) ha di fatto sempre negato ogni possibilità di intervento e di installazione di questi componenti speciali, indispensabili per migliorare l'estetica, le prestazioni dinamiche della vettura e la sicurezza attiva sulle strade.

Nonostante il nostro paese sia un grande produttore di accessori con aziende di primissimo rilievo a livello mondiale, la maggior parte di essi viene esportato all'estero dove la loro installazione sulle automobili è invece appositamente regolamentata.

Da un mercato attuale "congelato" attestato su un fatturato annuo stimabile di oltre 2 miliardi di euro, nel caso si arrivi ad una regolamentazione ufficiale gli operatori del settore stimano un incremento addirittura del 400%.

La situazione è totalmente stagnante tale da rendere di fatto impossibile dotare in Italia la nostra vettura perfino di pneumatici maggiorati che garantiscono una tenuta migliore in curva con spazi di frenata ridotti ed un miglior controllo del mezzo.

COSA ACCADE ALL'ESTERO

Tra tutte le nazioni dell'Ue, la Germania è quella che dispone di una legislazione molto più avanzata in questo settore degli accessori speciali. In questo paese non è necessario il vincolante **nulla osta** da parte della casa costruttrice ma è il TÜV che con le proprie risorse umane e le proprie strutture è in grado di stabilire autonomamente i margini di fattibilità delle modifiche alle caratteristiche strutturali di un'automobile.

In caso di esito positivo e di superamento delle prove previste viene riconosciuta la modifica ed annotata contestualmente sulla carta di circolazione.

Le Direttive Europee seguiranno quello tedesche e tutte le nazioni dell'Ue saranno costrette ad adeguare di forza le loro obsolete normative.

Al momento non sono pochi coloro che effettuano un trasferimento temporaneo della propria vettura in Germania, omologando gli interventi attraverso il TÜV. Con la successiva reimportazione in Italia le modifiche sono automaticamente aggiornate sulla Carta di Circolazione.

STATO DELL'ARTE DELLE OMOLOGAZIONI IN ITALIA

Il problema principale di questa situazione stagnante è rappresentato dalle procedure che regolamentano l'installazione di componenti su un'automobile e la variazione delle caratteristiche costruttive degli autoveicoli. Il Codice della Strada (art. 80 CDS), non ne limita la qualità o la quantità, ma indica soltanto che è necessario un nuovo collaudo presso la Motorizzazione Civile. In fase di verifica però presso la Motorizzazione Civile stessa, viene richiesto il "**nulla osta**" dalla Casa costruttrice che autorizzi ad effettuare le modifiche richieste.

Ed è proprio questo il nodo della matassa.

Da una parte c'è una Casa Automobilistica che non ha interessi a rilasciare un permesso d'autorizzazione a montare componenti speciali non propri e dall'altra una notevole richiesta da parte degli utenti di utilizzare componenti speciali di produttori indipendenti con tutti i benefici del caso.

Il secondo errore commesso è quello di aver tolto la facoltà alla Motorizzazione Civile stessa di operare in questo senso (come d'altro dovrebbe fare in base al Codice della Strada) per verificare con le proprie strutture, le proprie risorse umane ed in modo del tutto autonomo la bontà degli interventi da esaminare. Attualmente sulle strade italiane si consumano le più disparate contestazioni da parte degli Agenti (Polizia e Carabinieri) che per assurdo multano con soli 50 euro il conducente di una vettura con pneumatici

completamente lisci (pericolosissimi per la sicurezza) mentre ritirano il libretto di circolazione con 250 euro di multa a chi utilizza quelli ad alte prestazioni con un miglioramento della tenuta di strada.

Riguardo all'installazione di terminali di scarico definiti "sportivi", regolarmente forniti di omologazione CEE, gli agenti continuano ad elevare contestazioni (250 euro di multa e ritiro del libretto per successiva revisione obbligatoria presso la Motorizzazione Civile) nonostante il Ministero dei Trasporti si sia espresso chiaramente con una precisa circolare (n° 4883/4190 del 24 nov. 1997) inviata ai Comandi Generali di Polizia, Carabinieri e Fiamme Gialle.

LA SICUREZZA STRADALE CORRELATA

Le vetture vengono realizzate dalle Case Automobilistiche con un set-up di compromesso che, dovendo rispondere anche ad un problema di contenimento globale dei costi, privilegia molto spesso il comfort a scapito della sicurezza.

In particolare da evidenziare il problema dei pneumatici sottodimensionati (molto spesso per motivi commerciali), agli assetti (molle ed ammortizzatori) con taratura di compromesso tra comfort e tenuta, agli impianti frenanti migliorabili, tutti aspetti sui quali è possibile tecnicamente intervenire per migliorarne funzionamento ed efficacia

Numerosi test effettuati dalla nostra redazione hanno dimostrato l'influenza positiva in termini di sicurezza attiva espressa grazie ad una tangibile riduzione degli spazi di frenata, ad una migliore tenuta in curva e ad un migliorato controllo globale dinamico del mezzo.

Sono interventi che sicuramente possono contribuire a ridurre in parte anche gli incidenti stradali causati sulle strade.

COSA E' PERMESSO IN EUROPA E NON E' PERMESSO ITALIA

- Impiego di pneumatici ribassati
- Impiego di appendici aerodinamiche
- Impiego di barre di rinforzo
- Impiego di molle per assetto
- Impiego di impianti frenanti potenziati
- Impiego di kit di aspirazione diretta

FATTURATO ANNUO ATTUALE STIMATO DEL MERCATO ITALIANO:
2 miliardi di euro

ADDETTI ATTUALMENTE IMPIEGATI:
4.800 relativi a produzione pura
4.100 addetti relativi alle aziende dell'indotto
30.000 addetti installatori

POTENZIALE INCREMENTO DEL FATTURATO:
+400% (+4 miliardi di euro)

POTENZIALE INCREMENTO DI ADDETTI:
+400% (+19.200 posti di lavoro)
+100% (+ 4.100 addetti nelle aziende dell'indotto)
30% (+ 9.000 addetti installatori)

RIFERIMENTI DI LEGGI E NORMATIVE

- Codice della Strada Art. 80
- Regolamento di Attuazione Art. 236 (Modifiche alle caratteristiche costruttive).
- Regolamento di attuazione Art. 227 (Caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli)

Ministero dei Trasporti

- Circolare D.G. 56/93 D.C. IV A028/93 del 11/03/1993 (Omologazione Globale Europea)
- Circolare DC IV 104/95 del 31 maggio 1995 (Marcature equivalenti pneumatici)
- Circolare DC IV 94/96 del 20 giugno 1996 (Ammissibilità di pneumatici diversi).
- Circolare DC IV B 103/97 del 2 nov. 1997 (Sostituzione dispositivo di scarico).
- Quesito tecnico D.C. IV Prot. 2506/4327 del 23/07/1993 (Modifiche alle sospensioni)

NECESSITA' D'INTERVENTO

Per rinvigorire il mercato, con la possibilità di creare numeri importanti di nuovi posti di lavoro in questo settore, e per risolvere il problema che assilla moltissimi automobilisti, occorre assolutamente un intervento a livello legislativo: spazzare via innanzi tutto il vincolo del "**nulla osta**" e conferire pieno potere alle Motorizzazioni Civili (o strutture parallele) affinché possano valutare mediante gli appositi test ed i necessari collaudi l'effettiva fattibilità degli interventi richiesti, l'installazione degli accessori proposti sul mercato e la loro rispondenza ai requisiti di sicurezza generale.

Se la struttura pubblica non è in grado di assicurare questo servizio si può pensare di rivolgersi ai privati, come il TÜV tedesco che già opera in questo senso con successo da diversi anni anche in Italia. Le aziende italiane hanno già ottenuto le omologazioni TÜV per vendere i propri prodotti nei mercati tedeschi (Germania, Olanda, Svizzera tedesca ed Austria). Per semplificare il problema si può fare riferimento alle attuali normative CEE di omologazioni dei singoli componenti con una possibile ricongiunzione anche a quelle tedesche TÜV, più avanzate in questo settore. Una volta ottenuta infatti una certificazione del prodotto dovrebbe essere facilitata la possibilità di installarlo per le minori verifiche necessarie in sede di collaudo e senza successivi travagli burocratici.

LA PROPOSTA DI LEGGE

La proposta di legge consiste in:

- 1) **IDENTIFICARE ED ABILITARE UNA STRUTTURA** alla quale dare pieni poteri per effettuare collaudi ed omologazioni di parti speciali (TUV sede italiana, Motorizzazione Civile presso i centri provinciali o strutture private da abilitare)
- 2) **ELIMINARE** dal Codice della Strada il vincolo obbligatorio al NULLA OSTA della CASA COSTRUTTRICE per modifiche alle caratteristiche costruttive
- 3) **INSERIRE** nel Codice della Strada la possibilità di effettuare modifiche alle caratteristiche costruttive che devono essere valutate, collaudate ed approvate dalla struttura di cui al punto 1.