



A sinistra, il progetto di legge Minasso/Lulli

Il primo passo lungo la strada del tuning legale in Italia è stato compiuto. Grazie al lavoro di coordinamento, promozione e sensibilizzazione svolto dalla Federazione Italiana Tuning (FIT), gli onorevoli Andrea Lulli (Partito Democratico) ed Eugenio Minasso (Il Popolo della Libertà) hanno depositato presso la cancelleria della Camera dei deputati una proposta di legge, firmata congiuntamente, che mira alla legalizzazione e conseguente liberalizzazione del tuning in Italia. Tale testo, contenente modifiche all'art. 78 del Codice della Strada, semplifica le procedure per modificare le caratteristiche funzionali e costruttive dei

veicoli, a tutto vantaggio di quanti vogliono investire non solo in prestazioni, ma anche in sicurezza. Addio pertanto al vituperato "nulla osta" concedibile (molto raramente) dalle Case costruttrici. Nel dettaglio, il progetto si basa sull'attività di certificazione di componenti after market e vetture complete

posta in essere dal Ministero dei Trasporti mediante enti a ciò preposti. Tali enti, "cuore" del sistema, possono essere, ad esempio, il Tüv, il network di officine specializzate Dekra, i Centri Prova Veicoli della Motorizzazione Civile oppure le stesse università, quindi realtà sia private sia pubbliche, e hanno come unico vincolo il rispetto

di standard tecnici individuati dal dicastero in questione. Grazie a tale iniziativa che, straordinariamente rispetto alle consuetudini parlamentari italiane, gode del sostegno bipartisan da parte sia della Sinistra sia della Destra, diverrà possibile optare, senza alcuna modifica al "libretto" di circolazione, per un componente preventivamente sottoposto dal produttore, definibile per estensione "tuner", a uno degli enti verificatori e quindi certificato in base a direttive comunitarie, regolamenti ECE/ONU o procedure di omologazione emanate da uno Stato UE. Una procedura identica, sotto il profilo legale e burocratico, all'acquisto di un ricambio originale. Solo qualora l'installazione del componente comporti modifiche sostanziali al veicolo, allora si renderà necessario un collaudo. E anche quest'ultimo in base a criteri differenti da quelli odierni, che di fatto rappresentano un "collo di bottiglia" alla diffusione delle elaborazioni. Il progetto dedica inoltre ampio spazio agli esemplari unici, per i quali è prevista la certificazione da parte degli enti citati in precedenza, mentre tra le legislazioni di riferimento spicca quella tedesca. Si godrà in Italia della medesima libertà vigente in Germania? Se la X Commissione alla Camera per le Attività Produttive esaminerà con successo la proposta di legge Minasso/Lulli e la sottoporrà all'esame sia della Camera dei deputati sia del Senato, e se entrambe le Aule l'approveranno, la risposta al quesito sarà, finalmente, positiva.

E' firmata dagli onorevoli Lulli (PD) e Minasso (Pdl) la proposta di legge per la regolamentazione del tuning che mira a modificare l'art. 78 del Codice della Strada e a incrementare la sicurezza dei veicoli. Presto elaborazioni in regola anche in Italia?



Hamann Fiat 500 1.3 16V Mjt

STERZATA BIPARTISAN

RADICALE O SOFT, L'UPGRADE SARÀ LEGALE

Grazie alla proposta di legge Minasso/Lulli sarà possibile omologare, mediante enti autorizzati dal Ministero dei Trasporti, sia vetture con elaborazioni soft come la Fiat 500 1.3 16V Mjt di Hamann (sopra), forte di 90 Cv e 23,5 kgm di coppia anziché gli originali 75 Cv e 14,8 kgm, sia supercar quali la Maserati MC12 Corsa by Edo Competition (a destra). Quest'ultima, forte di un V12 6.0 da 755 Cv, non è omologata per l'utilizzo stradale nella configurazione originale, ma dopo gli interventi del tuner teutonico è stata autorizzata dal TÜV a circolare liberamente.



Sebastiano Salvetti

MOTORI DEL TUNING

Hanno sottoscritto congiuntamente la proposta di legge per legalizzare il mondo dell'elaborazione e si batteranno affinché venga approvata in Parlamento. Opinioni, obiettivi e timori degli onorevoli Lulli e Minasso, "propulsori" del superamento delle attuali disposizioni del Codice della Strada

Cosa ne pensa del mondo dell'elaborazione e come si è avvicinato a tale realtà?

LULLI - "Si è rivelata fondamentale la conoscenza di persone, operanti nell'ambito dell'attività parlamentare, che mi hanno avvicinato agli appassionati del settore. Mi riferisco, nello specifico, ai rappresentanti del Comitato Tuning, fautori della nascita della Federazione Italiana Tuning". MINASSO - "Ritengo sia una forma di passione che in Italia coinvolge oltre 400.000 persone, amanti dell'auto non tanto come mezzo di trasporto quanto quale oggetto da personalizzare. Tuner che si rivelano i principali fautori della sicurezza: mentre le Case automobilistiche realizzano infatti vetture con set up di compromesso a causa del contenimento dei costi, essi non badano a spese per migliorare, ad esempio, assetti o impianti frenanti. Personalmente, conoscevo da tempo il fenomeno in quanto appassionato di motori, ma ignoravo la carenza legislativa in materia. Ora, grazie all'attività del Comitato Tuning e della Federazione Italiana Tuning, ho preso a cuore il problema".

Come è percepito il tuning a livello politico-istituzionale?

LULLI - "L'impressione è che permanga all'interno delle aule parlamentari o dei ministeri una scarsa conoscenza del fenomeno, con conseguente rischio di confusione con la piaga delle corse illegali. L'elaborazione è invece creatività applicata alle due o quattro ruote e spinge sia a personalizzare i veicoli, sia a migliorarne prestazioni e sicurezza". MINASSO - "Il fenomeno è stato a lungo ignorato o, nella migliore delle ipotesi, regolamentato in modo parziale e anacronistico. In più, una vetusta ma purtroppo strisciante mentalità continua a confondere gli incoscienti con gli appassionati di tuning. E' nostro compito spiegare come il mondo dell'elaborazione sia invece una realtà produttiva che interessa 900 aziende

e 130.000 dipendenti, meritevole di una legge che superi l'attuale stallo normativo".

Prevede un iter d'approvazione rapido per la proposta di legge da lei sottoscritta, oppure un avanzamento travagliato? Quando è plausibile si addivenga a una norma definitiva?

LULLI - "Mi impegnerò affinché la Commissione attività produttive della Camera inserisca quanto prima la proposta nel calendario

LULLI - L'elaborazione è creatività applicata alle due o quattro ruote e spinge a migliorarne sia le prestazioni sia la sicurezza.



MINASSO - I tuner sono fautori della sicurezza: le Case creano auto con set up di compromesso per contenere i costi, loro invece non badano a spese per migliorare assetti e freni.

dei lavori, affinché il progetto sia discusso e approvato nel più breve tempo possibile. Fisare a priori una data è però difficile, perché legata agli obiettivi e alle priorità dell'attuale maggioranza parlamentare". MINASSO - "Compatibilmente con gli impegni del Governo nei prossimi mesi, penso che l'iter legislativo possa avanzare abbastanza celermente e senza particolari intoppi, arrivando peraltro a una stesura definitiva tra le più moderne in Europa".



ANDREA LULLI

Nato a Prato nel 1953 ed eletto deputato nel 2001, è alla terza legislatura consecutiva. Nel Partito Democratico ricopre il ruolo di capogruppo all'interno della X Commissione alla Camera per le Attività Produttive.



EUGENIO MINASSO

Nato a Sanremo nel 1959 ed eletto deputato per la prima volta nel 2006, è coordinatore Regionale di Alleanza Nazionale per la Liguria nonché membro della X Commissione alla Camera per le Attività Produttive.

Crede possa perdurare per l'intero iter legislativo il sostegno bipartisan verificatosi nella fase di preparazione, oppure teme l'emergere di resistenze?

LULLI - "Non vedo come si possa essere contrari a questa proposta che rende sicura e legale un'attività già esistente. Vero è che quando il Centrosinistra, durante la scorsa legislatura, inserì tale tematica all'interno del disegno di legge Bersani, si verificarono incomprensioni sulla sostanza del provvedimento. Le resistenze vennero però placate grazie al dialogo parlamentare, chiarendo anche ai più scettici che la possibilità di apportare modifiche ai veicoli, sebbene non esplicitamente autorizzate dalle Case costruttrici, volgeva a favore e non contro la sicurezza. Coerentemente, ora si va verso la definizione di regole che prima non c'erano, creando un quadro normativo che, se da un lato liberalizza il tuning, dall'altro lo regola tutelando sia gli appassionati sia gli altri utenti della strada".

MINASSO - "Da parte sia della Maggioranza sia dell'Opposizione c'è il desiderio di legalizzare il tuning. Non credo che all'interno del mondo politico vi siano interessi affinché ciò non accada, anzi l'aspirazione comune è di concretizzare i principi comunitari di pari opportunità e libera circolazione delle merci onde assicurare ai consumatori un'effettiva facoltà di scelta e comparazione tra i prodotti. Non escludo però che, esternamente al Parlamento, qualche lobby legata ad alcune Case costruttrici, soprattutto estere, possa essere poco propensa a cedere spazi di mercato finora monopolizzati".

Foto Simone Romeo



A fianco, da destra a sinistra, i relatori al convegno celebrativo della FIT Lorella Montrasio, presidente della Federazione, Fabio Madaro, direttore di Automobilismo, Roberto Ansaldo, presidente dell'Associazione nazionale carrozzieri, Massimo Zanello, assessore regionale lombardo alla Cultura, Marco Mauri, AD Dekra Italia, e Raffaele Cerminara, segretario Confartigianato Autoriparazione.

Un raduno e concorsi per auto elaborate patrocinati da Automobilismo hanno celebrato la nascita della Federazione Italiana Tuning (FIT) in occasione di MotorHome 2008, kermesse monzese dedicata ai motori

ELABORAZIONI IN FESTA



REGINA DELLA FRENATA

Il concorso di frenata patrocinato da Automobilismo ha visto primeggiare la Peugeot 206 1.6 16V HDi di Marco Magni, sopra e a sinistra, che dopo un lancio di 75 metri ha fatto registrare una decelerazione pari a 0,95 g.



Pressoché in contemporanea con il deposito della proposta di legge Minasso/Lulli per la legalizzazione del tuning, ha "debuttato in società" la Federazione Italiana Tuning (FIT). L'organizzazione, che rappresenta i club degli appassionati, associazioni quali Confartigianato, Alpi (Associazione Laboratori di Prova e Organismi di Certificazione Indipendenti), le Università italiane e gli organi di Polizia, costituisce un fronte compatto in grado di sensibilizzare il Parlamento affinché si addivenga nel minor tempo possibile a una regolamentazione del mondo del tuning. L'occasione per la posa della prima pietra è stata MotorHome 2008, Expo Show monzese il cui momento clou è consistito in un convegno inerente alla legalizzazione del tuning con esponenti delle istituzioni e delle forze dell'ordine nonché rappresentanti delle aziende di settore. Per celebrare l'evento hanno avuto luogo concorsi di frenata mediante rilevamenti strumentali da parte del Centro prove di Automobilismo, test audio e premiazioni per l'upgrade migliore nonché la vettura elaborata più elegante.



SUONO ED ESTETICA AL TOP

Sopra, la Fiat Punto GT di Alberto Oggioni, vincitrice del concorso audio per la vettura con potenza e definizione del suono migliori. Sotto, la Renault Mégane Coach di Daniele Ferrari ha conquistato il premio d'eleganza grazie a finitura satinata, contaminazioni stilistiche Audi e interni in pelle "su misura".



RILEVAMENTI TARGATI AUTOMOBILISMO

Sopra, i rilevamenti relativi alla prova di frenata hanno beneficiato del sistema di acquisizione dati GPS a 20 Hz Racelogic V-Box del Centro prove di Automobilismo, in grado di rilevare velocità, accelerazione, spazi d'arresto e tempi sul giro di un veicolo. A sinistra, l'Audi A3 di Fabio Carini, vincitrice del premio Clever Tuner dedicato all'upgrade più completo e in grado di esaltare i concetti stilistici propri della vettura originale.

