

Nota sul contesto legislativo ed economico del settore “modifiche veicoli a motore” attuale e dopo l’approvazione della legge Minasso-Lulli (AC 1737)

Cosa significa modificare un veicolo?

Significa apportarvi dei cambiamenti rispetto alla versione originale.

Un esempio semplice è fornito dalle case costruttrici di veicoli. La stessa auto (o moto) può essere disponibile in una svariata serie di motorizzazioni (cilindrate), assetti (più o meno sportivi e performanti), interni (se auto), colori.

Tutto questo è “**tuning**”, realizzato (legalmente) dalla casa costruttrice del veicolo che, mette a disposizione (in base alle disponibilità economiche ed alle esigenze personali del cliente) veicoli “modificati” rispetto alla versione originale. Quindi la quasi totalità dei possessori di un veicolo possiede un veicolo sul quale è stato effettuato del “tuning” dalla casa madre.

“**Altre modifiche**” sono invece quelle che possono essere apportate per ragioni funzionali: per esempio ai veicoli dei portatori di handicap, a quelli della protezione civile, o per il montaggio di motori alternativi/ecologici e comunque non a fini di personalizzazione del veicolo per gusto o sensazione di guida personali.

E’ possibile oggi in Italia apportare modifiche ai veicoli?

In Italia dal 1992 non è più possibile modificare i veicoli a motore senza il permesso (NULLAOSTA) della casa costruttrice del veicolo stesso che, per ragioni commerciali evidenti, non ha (salvo i pochi casi di interesse per la “vendita” del nullaosta) alcuna ragione per rilasciarlo; con conseguente blocco della possibilità di modificare i veicoli.

Perché è stato introdotto il nullaosta?

Per diverse ragioni: scaricare di responsabilità le strutture tecniche ministeriali, alleggerirle dalle attività derivanti dall’omologazione delle modifiche, concentrare il ruolo di attore principale delle modifiche sulle case costruttrici

Cosa ha provocato?

Per quanto riguarda il “tuning”, lo sviluppo di un mondo (1.250 milioni di euro di fatturato all’anno -ora che sta morendo-, riviste, fiere di settore) “illegale” fatto di modifiche non controllate o controllabili (e pericolose), con degenerazioni che sono state strumentalizzate per evidenziare la negatività del fenomeno, con disagi da parte delle Forze dell’Ordine e degli utenti. Per quanto riguarda le “altre modifiche” enorme difficoltà di omologazione e scoraggiamento dello sviluppo di settori di grande interesse tecnologico (soprattutto per i motori alternativi).

L’attuale approvazione dentro il Decreto Milleproroghe di una modifica all’articolo 75 del C.d.S. cambia il quadro legislativo?

Solo molto marginalmente e con totale discrezionalità da parte degli apparati ministeriali preposti. Un primo piccolo passo verso la regolamentazione.

Ci sono altri paesi europei in cui siano regolamentate le modifiche e possano essere esempi da seguire?

In Francia il tuning non ha mai riscosso interesse da parte dell’utenza (per scarsa importanza attribuita ai veicoli come mezzi di espressione della personalità) e non è mai stata sentita l’esigenza di sviluppare questo settore (dal punto di vista tuning).

In Inghilterra viceversa (come negli Stati Uniti) è possibile addirittura acquistare kit e montare veicoli che vengono omologati dagli Enti Tecnici preposti ed adibiti alla circolazione su strada.

In Germania esiste da quasi trent’anni una regolamentazione che si è via arricchita fino a coprire qualunque tipo di modifica ai veicoli e che ha generato un fiorente mercato in costante crescita (le aziende di tuning sono centinaia con un fatturato annuo di oltre 5 miliardi di euro).

Il testo di legge (D.d.L. 1737) Minasso-Lulli cosa prevede?

È ispirato alla normativa tedesca,

Prevede l’abolizione del nullaosta per le modifiche ai veicoli di classi L, M1, N1.

Prevede che ad essi possa essere apposta qualunque modifica purché “certificata” e che ogni modifica venga segnalata sul libretto di circolazione (per facilitare le F.d.O. nel riconoscimento ed identificazione delle stesse).

Cosa significa modifica certificata?

Significa che la modifica (qualunque essa sia) deve essere stata sottoposta a tutti i test che la normativa prevede (procedure di omologazione) per l’omologazione della modifica stessa e deve averli superati. E le procedure di omologazione sono la garanzia del rispetto della qualità e della sicurezza della modifica stessa.

Chi esegue i test previsti dalle procedure di omologazione?

I Centri tecnici ministeriali già preposti ed altri enti tecnici già operanti in Europa nell'ambito dell'omologazione dei veicoli (direttiva 2007/46 CE in vigore dal 29 Aprile 2009) o altri Enti tecnici che il Ministero dei Trasporti riconosca come idonei (per caratteristiche tecniche ed indipendenza) allo sviluppo di tutte o alcune procedure di omologazione previste dalla normativa.

Chi emette la certificazione?

Il Ministero dei Trasporti sulla base delle prove tecniche condotte dagli Enti Tecnici riconosciuti dallo stesso Ministero.

Chi monta le modifiche sui veicoli?

La rete di carrozzieri, meccanici, gommisti, elettrauto con conseguente sviluppo del settore. Per le modifiche che richiedono una particolare attenzione di montaggio la certificazione della modifica stessa richiede la verifica ed il collaudo di montaggio da parte di un ingegnere omologativo (indipendente e di comprovata esperienza nel settore delle omologazioni o formato da master universitari).

Quali modifiche saranno possibili?

Tutte, ma SOLO se regolamentate e certificate in base alla regolamentazione e riportate sulla carta di circolazione (ciò potrebbe essere realizzato facilmente sfruttando i moderni sistemi telematici di comunicazione tra la rete delle officine autorizzate del Ministero e la Motorizzazione)

I costi per gli utenti saranno elevati?

Tutt'altro. Lo sviluppo del settore, finalmente regolato da principi chiari di mercato e libera concorrenza, comporterà una diminuzione degli oneri per gli utenti che avranno inoltre l'enorme vantaggio di poter circolare in modo "sicuro" ed "in piena regola" coi veicoli modificati (mentre ora, il "tuning" viene vissuto con enormi disagi pur essendo una passione tipicamente italiana).

Vantaggi?

chiarezza nell'applicazione della legge per le F.d.O. (come dalle stesse riconosciute);

chiarezza nella catena delle responsabilità;

sgravio di oneri ed attività per i servizi tecnici ministeriali;

introiti per il Ministero dei Trasporti dall'emissione della certificazione e messa a libretto delle modifiche;

crescita del settore: qualche decina di migliaia di unità gli operatori, 4 miliardi di euro di fatturato per le aziende di settore;

gettito iva per il Ministero delle Finanze;

semplificazioni per il vasto e variegato mondo dei veicoli speciali (portatori di handicap, protezione civile ecc.)

sviluppo di tecnologie alternative e soluzioni innovative.

Esclusione dal mercato di prodotti di scarsa qualità e per questo insicuri con facilità di individuazione delle trasgressioni con aumento della sicurezza sulle strade e conseguente riduzione delle vittime

Eliminazione delle procedure di omologazione "facili e a pagamento" ottemperate a scopo di lucro da soggetti pubblici e privati;

Eliminazione del rischio di subire procedure di infrazione da parte dell'Europa

Ruolo dell'Università nella formazione degli ingegneri preposti al collaudo

Moralizzazione del settore

Svantaggi

Per lo Stato e la collettività (utenti interessati alle modifiche e non, seri operatori di settore –aziende produttrici e artigiani del settore motori-, Forze dell'Ordine): nessuno

Per interessi particolari (pubblici e privati): parecchi, tanto da avere a lungo tempo bloccato la possibilità di istituire una chiara normativa per il settore.

L'immagine rappresenta un chiaro messaggio sul tuning. E' la foto di un'auto della polizia tedesca elaborata dalle aziende di tuning tedesche. Il tuning tedesco è utilizzato dalla Polizia di Stato come risorsa per il miglioramento della qualità e delle prestazioni di sicurezza delle vetture utilizzate per il servizio ai cittadini.

