

La Ue apre al «tuning» dell'auto

Monito di Bruxelles sui pezzi di ricambio non omologati dalle case

Daniele Lepido

MILANO

Il monito, questa volta, arriva dall'Europa e riguarda la liberalizzazione del tuning, la possibilità di apportare agli autoveicoli modifiche tecniche ed estetiche significative, a fronte della certificazione di un ente terzo (in Germania, per esempio, è il Tüv). Un'attività che in Italia,

IL CODICE DELLA STRADA

In Italia chi vuole apportare variazioni tecniche o estetiche ha bisogno del nulla osta da parte del costruttore (articolo 78)

come previsto dall'articolo 78 del Codice della Strada, è ancora legata al rilascio del nulla osta da parte del costruttore, con «visite e prova presso i competenti uffici della direzione generale della Motorizzazione civile». Risultato: chi vuole montare, per esempio, gomme più larghe o un impianto frenante con caratteristiche diverse rispetto a quello di serie deve chiedere il "permes-

so" a chi ha costruito e omologato il mezzo.

Una norma che penalizza gli appassionati delle elaborazioni e le aziende di componenti, pensata tuttavia per evitare che eventuali modifiche vadano a incidere sulla sicurezza generale del veicolo, soprattutto nel caso di interazioni non corrette di cui è difficile accorgersi: per esempio un ammortizzatore o un pneumatico troppo rigidi che possono provocare reazioni non previste con i sistemi dell'Abs e dell'Esp.

Una materia, quella dei pezzi di ricambio e delle modifiche ai sistemi di serie, che si deve legare alla competenza di enti certificatori per ovviare ai problemi che oggi incontrano gli *aficionados* dell'elaborazione. Può capitare, infatti, che le case automobilistiche non rilascino il nulla osta, che non rispondano del tutto, oppure che facciano attendere al cliente molto tempo, presentandogli poi una parcella salata. Da qui il richiamo di Bruxelles.

Martedì scorso il Parlamento Ue ha approvato a larga maggioranza «Cars21», il documento della Commissione Indu-

stria sul mondo dell'automotive (il relatore è stato il greco Georgios Chatzimarkakis) che contiene, tra gli altri spunti, proprio un invito a non ostacolare il mercato del tuning, armonizzando la normativa in un'ottica di sicurezza. Si auspica quindi la creazione di un mercato interno dei componenti "personalizzati" insieme con un'adeguata tutela della proprietà intellettuale (vedi importazione di ricambi contraffatti).

Tra i temi più caldi portati in primo piano da Cars21 ci sono l'incentivazione della rottamazione dei veicoli più inquinanti, la sicurezza, la riduzione delle emissioni di anidride carbonica, la promozione di biocarburanti, l'aumento dei fondi per la ricerca sulle auto elettriche e ibride.

In Italia la liberalizzazione del tuning si è scontrata in questi mesi con le indecisioni della politica, uscendo ed entrando a più riprese dal pacchetto di deregulation nei diversi passaggi tra Camera e Senato. Il Ddl sulle liberalizzazioni presentato in Parlamento nel febbraio del 2007 dal ministro dello Svilupp-

IL DOCUMENTO

125

Le emissioni di CO2 (g/Km)

Secondo il documento «Cars21», approvato dal Parlamento Ue il 15 gennaio, dal 2015 l'obiettivo medio di emissioni di anidride carbonica dovrebbe essere di 125 g/Km.

19 milioni

La produzione europea

Numero di automobili prodotte ogni anno nel Vecchio Continente. Gli addetti sono invece 2,3 milioni, più altri 10 milioni dell'indotto.

607

I voti favorevoli

Le indicazioni agli Stati membri della relazione «Cars21» non riguardano solo il tuning e l'inquinamento, ma anche i temi della sicurezza e della ricerca. I voti contrari sono stati 76, le astensioni 14. Il relatore è stato invece il greco Georgios Chatzimarkakis.

po economico, Pier Luigi Bersani, già prevedeva la possibilità di bypassare il nulla osta del costruttore se le modifiche fossero state certificate da un ente tecnico di omologazione.

All'inizio dell'estate la Camera estromise l'articolo sul tuning trasferendolo nel Ddl sul Codice della strada (pacchetto Bianchi) forse perché, così come era strutturato, prevedeva requisiti troppo generici per garantire che operassero davvero solo enti di certificazione affidabili. Ma poi furono proprio i capigruppo della commissione Industria del Senato a presentare emendamenti per reintrodurre il tuning nel Ddl sulle liberalizzazioni nella formula bocciata alla Camera (si veda il «Sole-24 Ore» del 20/9/2007).

Nei prossimi giorni l'emendamento presentato dal senatore Paolo Giaretta (Ulivo), il numero 6.0.4, dovrebbe essere votato in Senato, sempre che il calendario della politica, vista l'uscita dell'Udeur dalla maggioranza, segua il suo corso naturale e non ci siano ben altre emergenze a cui far fronte.

daniele.lepido@ilssole24ore.com