

Convegno del Primo Novembre 2008 Dal tuning alla privatizzazione dei collaudi.

Si è tenuto a Bologna un importantissimo convegno organizzato da F.I.T.S. (Federazione Italiana Tuning Sportivo) in collaborazione con le associazioni Vai Sicuro (Responsabili Tecnici dei Centri Revisione Veicoli) e Recta Civitas (per il sostegno alle imprese) sul tema:

“La sicurezza stradale attraverso l’omologazione degli accessori post market da regolarizzare sugli autoveicoli”.

Pur davanti a una platea non foltissima, ma qualificata, i relatori intervenuti hanno potuto confrontarsi su una problematica che attualmente è molto sentita tra gli addetti ai lavori del settore. La stessa coinvolge diversi operatori a cominciare dalle forze dell’ordine, al convegno rappresentate dal dottor Giovanni Pezzoli, comandante di Polizia Municipale, per continuare con gli uffici delle Dogane per l’esportazione temporanea di veicoli da “omologare” illustrata dal dottor Pietro Ciaravolo, oggi Commercialista, ma già funzionario della Guardia di Finanza e soprattutto dagli uffici periferici della ex Motorizzazione Civile, oggi in decine di province al collasso come descritto dall’ingegner Vanio Campanari già vice Direttore dell’U.M.C. di Bologna.

Il referenziato tavolo di relatori era completato da Daniele Carrozzino vice presidente di Vai Sicuro, dall’avvocato Fabio Massimo Addarii Segretario per la Regione Emilia Romagna di Recta Civitas e Giuliano Latuga nella veste di ospite di casa e presidente di FITS.

Il primo intervento del dottor Pezzoli è subito giunto al cuore del problema ed ha chiarito che oggi in Italia il lavoro delle forze dell’ordine è molto complicato perché, pur nella chiarezza dei contenuti dell’articolo 78 del Codice della Strada (Aggiornamento della carta di circolazione) e del relativo articolo 236 del Regolamento di attuazione, che impone l’obbligo di aggiornamento della carta di circolazione per ogni modifica che viene apportata sui veicoli, ci sono diverse circolari ministeriali che derogano su questo obbligo per diverse modifiche, come ad esempio le pellicole oscuranti, i kit aerodinamici e gli scarichi sportivi omologati.

In risposta a queste affermazioni è poi intervenuto l’ingegner Campagnari che ha motivato l’esistenza di queste circolari con due affermazioni:

- 1) gli uffici periferici non possono garantire l’evasione di tutte le pratiche di collaudo che ne potrebbero scaturire da queste modifiche
- 2) Le circolari che derogano, in effetti, aggirano il significato della norma che impone questi aggiornamenti secondo una specifica lista di parti ed accessori sempre ricompresa sul Codice della Strada (Appendice V all’articolo 227 del Regolamento di Attuazione) tra i quali non compaiono le voci sopra indicate.

In pratica, la Direzione Generale della Motorizzazione per evitare di intasare i propri uffici periferici, si è arrampicata sugli specchi per trovare un modo di aggirare ciò che la legge le impone di svolgere istituzionalmente.

Da un nostro attento esame è vero che nella lista richiamata non sono menzionate le pellicole oscuranti, ma è altrettanto vero che vengono richiamati i campi di visibilità e i vetri sui quali queste pellicole vengono fissate. E’ vero che nella lista non è riportata la voce dei kit aerodinamici, ma c’è senza dubbio quella della carrozzeria alla quale questi accessori vengono fissati. In pratica oggi l’utente si trova, da una parte l’organo di controllo sulla strada che nel massimo rispetto dell’articolo 78 gli commina una sanzione di circa 370 euro e gli ritira la carta di circolazione, e dall’altra vedersela restituita dall’ufficio della Motorizzazione, perché non sussiste l’obbligo di aggiornamento della stessa per i motivi sopra riportati. La conseguenza di tutto questo è che si intasano di pratiche inutili gli uffici dei Giudici di Pace, e come ha fatto rilavare l’avvocato Addarii, il prolungamento dei tempi per sentenze di casi ben più importanti, senza contare i costi per lo Stato. Di converso, si incentiva l’attività di collaudo presso enti stranieri che garantiscono la trascrizione degli aggiornamenti senza problemi, ma che comportano due problemi non indifferenti come chiaramente spiegato dal dottor Ciaravolo:

- 1) L’esportazione temporanea del veicolo verso uno stato estero con gravi rischi di incorrere in sanzioni per il non rispetto delle norme intracomunitarie,
- 2) Spese da sostenere esagerate che vanno a finire nelle casse di società ed enti stranieri a discapito di quelle nostrane e dello Stato Italiano.

Dal convegno si sono levate le lamentele di diversi utenti che da mesi stanno attendendo le loro carte di circolazione che per tutte queste procedure possono impiegare anche un anno e mezzo per giungere alla conclusione, sempre che non accada che in tutti questi passaggi non venga perso un documento, o ancora peggio si sentono negare l'agognato aggiornamento anche per casi di comprovata obbligatorietà, come per esempio il montaggio di protezioni anteriori ai paraurti, oggi prevista dalla direttiva 66/2005 CE.

Quale soluzione per risolvere in modo definitivo questa necessità?

La risposta l'ha fornita il signor Carrozzino che, in rappresentanza di una categoria di professionisti specializzati quali i Responsabili Tecnici dei Centri di revisione Veicoli, ha sostenuto che i Tecnici stessi sono in possesso dei medesimi requisiti del funzionario della Motorizzazione e quindi abilitati ad eseguire controlli tecnici sui veicoli, quindi capaci di proporsi come validissima soluzione al problema. Chi oggi è deputato a revisionare gli standard di sicurezza di un veicolo è obbligato a conoscere le norme che ne prevedono il suo aggiornamento e quindi in grado di svolgere quella funzione di sussidiarietà agli organi pubblici in difficoltà.

Dal convegno è giunto un messaggio unanime di una proposta di legge che non vada a modificare il contenuto del Codice della Strada, ma che permetta di applicarlo correttamente senza rischi per l'utenza che deve essere giustamente tutelata.

Questo è quello che chiedono a gran voce anche i costruttori degli accessori after market che attraverso il signor Bruno Martelli della ditta Comar di Porto Mantovano, associata Ascar (la loro associazione di categoria), pretendono l'applicazione della norma al pari degli altri paesi della Comunità Europea per non vedersi penalizzati commercialmente da questa assurda situazione, in un segmento che se correttamente assistito potrebbe dare linfa e respiro al rilancio economico.

Tutti i relatori hanno condiviso la proposta finale di Giuliano Latuga che nella sua veste di Presidente della FITS rivendica di poter organizzare dei Campionati Italiani dove i competitori siano in grado di rispondere ad un requisito fondamentale per potervi partecipare:

Tutti i veicoli iscritti a qualunque gara riconosciuta dalla Federazione devono essere "omologati" come garanzia piena degli standard di sicurezza stradale, che ribadiamo, in conseguenza di ogni modifica, dovrebbero risultare migliorati, e mai peggiorati.

Per creare una opportunità da un problema in un settore che propone dei numeri importanti, basti solo pensare che il fatturato del settore automobilistico occupa oggi un quinto del totale nazionale e pertanto di gran lunga il più importante del nostro paese, è oggi indispensabile aprire ai privati, come già avviene in tutto il resto d'Europa, la possibilità di procedere a questi collaudi di aggiornamento.

La proposta non più procrastinabile si basa appunto sulla possibilità, come già anticipato, di assumere anche in Italia le norme già in vigore nella quasi totalità dei paesi Comunitari (ad eccezione della Grecia) e cioè di affidare ad Enti Privati Riconosciuti la possibilità di abilitare appositi Centri, tra quelli oggi autorizzati secondo l'articolo 80 del CDS, ad effettuare le operazioni previste dall'articolo 78 del CDS.

Gabriele Gubbelini
Ufficio stampa FITS