

## Veicoli fai da te

L'articolo 29 della legge 27 febbraio 2009, n. 14, di conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 30 dicembre 2008, n. 207, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative e disposizioni finanziarie urgenti, è intervenuto sul codice della strada modificando l'articolo 75 in materia di accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione dei veicoli e di omologazione. In particolare, ha consentito che (comma 2) l'accertamento della corrispondenza dei requisiti tecnici dei veicoli a motore alle prescrizioni tecniche e alle caratteristiche costruttive e funzionali previste dal codice della strada possa riguardare singoli veicoli o gruppi di esemplari dello stesso tipo di veicolo ed avvenga a seguito di visita e di prova da parte dei competenti uffici periferici del Dipartimento per i trasporti terrestri e del trasporto intermodale del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Con decreto di quest'ultimo saranno fissate le modalità di tali operazioni di accertamento nonché la documentazione che il cittadino deve esibire a corredo della domanda di accertamento. Se si tratta di veicolo o di componente di veicolo o di entità tecnica prodotti in serie, l'approvazione avviene sul prototipo del veicolo nel suo complesso o della singola parte oggetto della richiesta: il procedimento tecnico-amministrativo si conclude con l'emissione del provvedimento di omologazione del prototipo. Sino a questo punto, la norma descrive tutto quello che precede la messa in produzione e in vendita di veicoli a motore ammessi a circolare nel territorio dell'Unione Europea. Tutto questo per la gran parte dei cittadini ha scarso rilievo: la disponibilità, infatti, della carta di circolazione rilasciata a seguito dell'immatricolazione di un veicolo in Italia, dà garanzia che tutti gli accertamenti tecnici e le prove di sicurezza su quello specifico veicolo o, nel caso di produzione di serie, sul prototipo, siano stati effettuati ed abbiano raggiunto gli standard di prestazioni fissate dalle normative tecniche. Se questo è quanto accade nell'esperienza personale della generalità di proprietari di veicoli a motore, stanno aumentando gli appassionati del cosiddetto tuning, vale a dire della "personalizzazione" del veicolo acquistato, modificando o sostituendo parti e componenti tecniche del mezzo, non tanto con lo scopo diretto di migliorare la componente "sicurezza" passiva o attiva del veicolo, quanto per ottenere elaborazioni ed elevazioni delle prestazioni motoristiche oppure effetti estetici di richiamo proprio attraverso l'abbandono di quello che dalla serialità della produzione riceve garanzia di sicurezza. Si è inoltre sviluppato, in parallelo al mercato dei pezzi di ricambio assicurato dalle case costruttrici per il tramite delle imprese dell'indotto, uno spazio libero di scambio commerciale di componentistica dei veicoli a motore che, avvalendosi di certificazioni di conformità alle direttive europee del singolo pezzo o entità tecnica, induce molti a sostituire le parti del proprio veicolo con elementi non "originali", economicamente vantaggiosi. Sino all'entrata in vigore delle modifiche dell'art. 75 cds, operate dalla legge 14/2009, era necessario che la sostituzione di parti del veicolo o l'aggiunta di componentistica al mezzo avvenisse non solo con parti di ricambio omologate ex se, ma certificate idonee per il veicolo sul quale sarebbero potute essere installate, fino ai casi più complessi che richiedevano il nulla osta della casa costruttrice del prototipo, proprio a garanzia che la sostituzione con un'entità tecnica non presente sul prototipo al momento dell'omologazione non ne alteri le condizioni di sicurezza originariamente certificate e approvate. Oggi, l'art. 75, commi 3 bis e 3 ter cds amplia lo spazio di intervento diretto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, consentendo che con appositi decreti siano fissate le norme per l'approvazione nazionale dei sistemi, componenti ed entità tecniche, nonché le procedure di installazione in sostituzione o integrazione di parti dei veicoli, su tipi di autoveicoli e motocicli nuovi o in circolazione, senza il nulla osta della casa costruttrice del veicolo. Laddove tali sistemi, componenti o entità tecniche siano già oggetto di direttive comunitarie o di regolamenti emanati dall'Ufficio europeo per le Nazioni Unite (i cosiddetti regolamenti ECE-ONU) recepiti dal medesimo ministero, le prescrizioni di approvazione nazionale e di installazione non potranno che essere conformi a quanto previsto dalle direttive o dai regolamenti. Se questo è l'orizzonte nuovo, in attesa della piena attuazione delle nuove disposizioni normative, che comunque richiedono l'adozione dei decreti del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si possono già oggi fare cambiamenti leciti alla struttura del veicolo senza preventive verifiche tecniche presso gli uffici periferici dello stesso ministero. Di seguito indichiamo le più comuni. Riguardo alla struttura esterna del mezzo, può essere sostituito il colore della vernice senza doversi attenere all'originale della catena di produzione. La sostituzione non deve determinare, però, l'applicazione di messaggi pubblicitari a carattere rifrangente in misura tale da abbagliare gli altri utenti o da costituire motivo di distrazione (regole specifiche per l'apposizione di scritte pubblicitarie sui veicoli sono fissate nell'art. 23 cds e relativo reg. esec. cds), né l'apposizione di scritte applicate su supporti con sporgenze superiori a quelle già fissate dal regolamento di esecuzione del codice della strada. È possibile, inoltre, trasformare la parte superiore dell'autoveicolo, facendo montare il "tettuccio" apribile. I paraurti anteriore e posteriore, invece, non possono essere sostituiti o aggiunti a quelli originali senza adeguato aggiornamento della carta di circolazione, che oggi avviene però solo con riferimenti ad

elementi di equipaggiamento già omologati insieme al prototipo del veicolo. Si tratta infatti di dover assicurare l'osservanza delle prescrizioni di direttive europee anche a protezione dei pedoni per ridurre le lesioni subite nel caso di urti con la superficie frontale del veicolo. In linea generale la modifica di uno o più elementi che determinino sporgenze esterne è consentita solo se il dispositivo è già stato approvato su altra versione omologata del tipo di veicolo. I portapacchi o portabagagli sul tetto del veicolo, anche se stabilmente installati, non sono soggetti ad approvazione con riferimento al tipo del veicolo. Deve essere cura del conducente verificare durante la marcia se il sistema di ancoraggio dell'accessorio sia efficiente e lo trattiene fissato in sicurezza, insieme all'eventuale carico, sulla struttura del veicolo. Allo stesso modo, l'applicazione sulla parte posteriore dell'autoveicolo del portabiciclette amovibile non richiede l'approvazione tecnica e l'annotazione della presenza dell'accessorio sul mezzo: il codice della strada, però, all'art. 164 rimette al conducente la responsabilità della corretta e solida installazione del sistema con la prescrizione generale che non vengano coperti i dispositivi di illuminazione posteriore, né la targa, che la sporgenza posteriore sia segnalata con l'apposito pannello quadrangolare a strisce oblique bianche e rosse e che la sporgenza laterale rispetto alla sagoma del mezzo non superi il limite di 30 cm per lato rispetto alla posizione dei dispositivi di illuminazione. La sostituzione degli pneumatici può avvenire nel rispetto delle caratteristiche dimensionali già iscritte nella carta di circolazione del mezzo. Eventuali esigenze di montaggio di pneumatici di dimensioni diverse richiedono l'approvazione tecnica dell'ufficio periferico dell'Amministrazione dei Trasporti, trascritta poi sulla carta di circolazione del mezzo. Uniche eccezioni a questa regola si riferiscono a pneumatici da neve (possono essere montati anche se non specificamente iscritti nella carta di circolazione, purché le dimensioni degli stessi e l'indice di carico siano uguali a quelli già autorizzati, e l'indice di velocità sia non inferiore a Q per le autovetture) nonché a pneumatici ordinari con dimensioni identiche a quelle già indicate in carta di circolazione ma con indici di carico e di velocità superiori. Circa le modifiche interne all'abitacolo del mezzo, non è possibile intervenire sul sistema di sterzo del veicolo con la sostituzione del volante se non attraverso una specifica verifica tecnica da parte dell'ufficio periferico del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Allo stesso modo non è ammessa la sostituzione dei sedili e dei relativi ancoraggi se non vengono conservate inalterate le caratteristiche costruttive conformemente al prototipo del veicolo approvato. Non è possibile neppure intervenire sul campo di visibilità diretta del conducente ovvero sulla sicurezza passiva dello stesso e degli occupanti del veicolo in caso di rottura dei vetri, sostituendo le superfici vetrate con elementi non approvati e non recanti in modo chiaro e indelebile il marchio di fabbrica e il numero del provvedimento di approvazione. È possibile oscurare con pellicole adesive le superfici vetrate del lunotto posteriore e dei finestrini laterali posteriori (sono pertanto esclusi il parabrezza e i finestrini anteriori) purché le pellicole rechino il marchio identificativo del costruttore, siano omologate per lo specifico tipo di vetro sul quale sono applicate e l'installatore rilasci al richiedente, oltre al certificato di omologazione rilasciato all'estero (in Italia non esiste una regolamentazione che possa far omologare pellicole adesive), l'attestazione che lo spessore del vetro sul quale è stata applicata è pari a quella richiesta in sede di approvazione della pellicola. Qualora la pellicola oscurante sia applicata sul lunotto posteriore, è necessario che il mezzo disponga anche di un efficiente sistema retrovisivo esterno sul lato destro del veicolo. \*Vice questore aggiunto della Polizia di Stato

**Circolazione: i requisiti** *Art. 75 cds, come modificato dall'art. 29 legge 27 febbraio 2009, n. 14 (Accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione ed omologazione)*

1. I ciclomotori, i motoveicoli, gli autoveicoli, i filoveicoli e i rimorchi, per essere ammessi alla circolazione, sono soggetti all'accertamento dei dati di identificazione e della loro corrispondenza alle prescrizioni tecniche ed alle caratteristiche costruttive e funzionali previste dalle norme del presente codice. Per i ciclomotori costituiti da un normale velocipede e da un motore ausiliario di cilindrata fino a 50 cc, tale accertamento è limitato al solo motore. 2. L'accertamento di cui al comma 1 può riguardare singoli veicoli o gruppi di esemplari dello stesso tipo di veicolo ed ha luogo mediante visita e prova da parte dei competenti uffici delle direzioni generali territoriali del Dipartimento per i trasporti terrestri e del trasporto intermodale del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con le modalità stabilite con decreto dallo stesso ministero. Con il medesimo decreto è indicata la documentazione che l'interessato deve esibire a corredo della domanda di accertamento. 3. I veicoli indicati nel comma 1, i loro componenti o entità tecniche, prodotti in serie, sono soggetti all'omologazione del tipo; questa ha luogo a seguito dell'accertamento di cui ai commi 1 e 2, effettuata su un prototipo, secondo le modalità stabilite con decreto del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Con lo stesso decreto è indicata la documentazione che l'interessato deve esibire a corredo della domanda di omologazione. 3-bis. Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti stabilisce con propri decreti norme specifiche per l'approvazione nazionale dei sistemi, componenti ed entità tecniche, nonché le idonee procedure per la loro installazione quali elementi di sostituzione o di integrazione di parti dei veicoli, su tipi di autovetture e motocicli nuovi o in circolazione. I sistemi, componenti ed entità tecniche, per i quali siano stati emanati i suddetti decreti contenenti le norme specifiche per l'approvazione nazionale degli stessi, sono esentati dalla necessità di ottenere l'eventuale nulla osta della casa costruttrice del veicolo di cui all'articolo 236, comma 2, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, salvo che sia diversamente disposto nei decreti medesimi.

3-ter. Qualora le norme di cui al comma 3-bis si riferiscano a sistemi, componenti ed entità tecniche oggetto di direttive comunitarie, ovvero di regolamenti emanati dall'Ufficio europeo per le Nazioni Unite recepite dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti , le prescrizioni di approvazione nazionale e di installazione sono conformi a quanto previsto dalle predette direttive o regolamenti. 3-quater. Gli accertamenti relativi all'approvazione nazionale di cui al comma 3-bis sono effettuati dai competenti uffici delle direzioni generali territoriali del Dipartimento per i trasporti terrestri e per il trasporto intermodale del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti . 4. I veicoli di tipo omologato da adibire a servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone di cui all'art. 85 o a servizio di piazza, di cui all'art. 86, o a servizio di linea per trasporto di persone di cui all'art. 87, sono soggetti all'accertamento di cui al comma 2. 5. Fatti salvi gli accordi internazionali, l'omologazione, totale o parziale, rilasciata da uno Stato estero, può essere riconosciuta in Italia a condizione di reciprocità. 6. L'omologazione può essere rilasciata anche a veicoli privi di carrozzeria. Il successivo accertamento sul veicolo carrozzato ha luogo con le modalità previste nel comma 2. 7. Sono fatte salve le competenze del ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio.

01/08/2009