

**Sabato 6 giugno 2009 alla 23<sup>a</sup>ma Biker Fest (Osoppo)**

Com. St./4-2009

Osoppo il 06.06.2009

Comunicato Stampa della manifestazione:

### SICUREZZA STRADALE-bikers school & OMOLOGAZIONI

Nella mattinata di sabato 6 giugno, durante la 23<sup>ma</sup> Biker Fest International e grazie all'organizzazione dell'Editrice Custom s.a.s., si è svolto un evento dedicato alla sicurezza stradale e alla normativa del Codice della Strada che regola l'omologazione dei componenti dedicati alla personalizzazione dei veicoli. La manifestazione, organizzata precedentemente in un unico convegno, a causa della perturbazione che si è abbattuta sul Parco del Rivellino è stata suddivisa in due avvenimenti distinti: -l'argomento "sicurezza stradale" è stato trattato durante la scuola di guida sicura biker (Bikers School) che eccezionalmente si è svolta nell'aula video della "Scuola media" di Osoppo; -le omologazioni dei motoveicoli, invece, sono state all'ordine del giorno nella riunione della Federazione Italiana Customizer che si è svolta dalle ore 14.00 nel Parco del Rivellino.

### SICUREZZA STRADALE

Dagli anni '80 ad oggi il mondo a due ruote è stato oggetto di innumerevoli rivoluzioni, l'innovazione tecnologica e le relative ricadute economiche che l'industrializzazione e la globalizzazione dei mercati hanno avuto sulla società non hanno stravolto solamente la meccanica e l'elettronica dei motoveicoli, divenuti mezzi affidabili e alla portata di tutti, ma anche la stessa filosofia dei motociclisti. Le premesse possono essere facilmente riscontrate nella società odierna, dove lo scooter non è considerato il mezzo che veicola l'intrinseco sogno di libertà ma lo strumento più comodo per raggiungere l'ufficio in centro. L'evoluzione culturale del ventunesimo secolo ha portato: da un lato alla spersonalizzazione dei motociclisti, divisi tra biker, motociclisti sportivi e semplici utilizzatori; dall'altro all'aumento esponenziale delle utenze a due ruote. I classici raduni biker, si sono così trasformati da eventi di aggregazione settoriale a fenomeni interculturali che vedono la partecipazione di tutte le classi sociali e di tutte le "filosofie" legate all'ambiente motociclistico: dall'idea del mezzo in libertà a quella prestazionale. I due fenomeni accennati, l'aumento dei veicoli in circolazione e la spersonalizzazione del centauro tra le più disparate classi sociali, hanno prodotto profonde rivoluzioni nella circolazione stradale, dove i sinistri motociclistici, in un primo tempo dimenticati nei progetti sulla sicurezza stradale, sono ora il primo problema da risolvere. Non è un segreto che un incidente che vede coinvolta una motocicletta è mediamente più grave di un sinistro tra veicoli a quattro ruote. Per il motivo anzidetto e grazie alle battaglie delle associazioni nazionali di motociclisti, le istituzioni si stanno preoccupando della sicurezza stradale a due ruote anche se i programmi delle pubbliche amministrazioni realizzano, nella maggior parte dei casi, degli effetti altalenanti a causa, anche, del continuo rimpasto governativo. In questo scenario in continua evoluzione, come anticipato, si muovono le associazioni che rappresentano i motociclisti, dai biker agli sportivi, che già da più di un decennio riportano i problemi degli associati all'opinione pubblica, cercando il sostegno delle rappresentanze politiche. Uno dei problemi riscontrati nell'ultimo quinquennio, però, è rappresentato dalla proliferazione delle associazioni di motociclisti che, se da un lato riflettono la vitalità multiculturale delle utenze a due e tre ruote, dall'altro minano la forza rappresentativa delle stesse innanzi alla classe politica. Da questa constatazione nasce la volontà degli organizzatori dei maggiori eventi motociclistici nazionali di far nascere dei momenti di aggregazione, all'interno delle manifestazioni di settore, in cui le associazioni maggiormente rappresentative possano incontrarsi per trovare una linea d'azione comune o quanto meno per affrontare in maniera coordinata i problemi dell'ambiente che rappresentano.

**Sabato 6 giugno 2009 alla 23<sup>a</sup>ma Biker Fest (Osoppo)**

La BIKERS SCHOOL

Uno dei primi eventi motociclistici a dedicare ampio spazio al progetto di aggregazione delle associazioni nazionali di motociclisti, che si battono per migliorare la condizione economico sociale degli utilizzatori del mezzo a due ruote, è stata la Biker Fest International (organizzata in Friuli Venezia Giulia), nata negli anni '80 come fenomeno di aggregazione locale e divenuta il primo raduno italiano e terzo in Europa. L'organizzatore della manifestazione, Moreno Persello, ha cercato di fornire uno spazio adeguato alle associazioni di motociclisti che s'impegnano per la sicurezza stradale sin dai primi anni '90. Per queste ragioni, negli ultimi anni, si sono svolte conferenze e manifestazioni, durante la Biker Fest, dove le maggiori associazioni di motociclisti hanno goduto di questo prestigioso palcoscenico internazionale per divulgare le proprie idee ed i progressi delle iniziative intraprese. Anche quest'anno, nello splendido scenario del Parco del Rivellino (Osoppo-UD), durante la 23<sup>ma</sup> edizione della Biker Fest, è stato organizzato un evento dedicato alla sicurezza stradale (bikers school) e alla normativa del Codice della Strada con particolare riferimento all'omologazione dei motoveicoli. La manifestazione, suddivisa nei due argomenti menzionati, ha subito un cambiamento di programma repentino a causa delle condizioni atmosferiche avverse che non hanno consentito agli organizzatori di sfruttare i due palchi mobili preparati per il convegno. Per mantenere gli impegni assunti con la Federazione Italiana Customizer (in ambito omologazioni) e con la "Scuola media" di Osoppo (per lo svolgimento della scuola di guida sicura) gli organizzatori hanno suddiviso l'unica manifestazione in due eventi. Nella mattinata di sabato la Bikers School (scuola di guida biker) si è trasferita dal Parco del Rivellino all'aula video della scuola; mentre la parte del convegno dedicata alle omologazioni si è svolta nel primo pomeriggio, sul palco di Padova Fiere s.p.a. (si veda *infra*).

La Bikers School è stata una vera e propria scuola di guida sicura biker ed il programma prevedeva:

- 11.00 Consegna ai ragazzi di "gadget" relativi alla 23<sup>ma</sup> Biker Fest.
- 11.05 Discorso introduttivo del Coordinatore (dott. Giosuè Rossi) con presentazione dei relatori e saluto da parte degli organizzatori (l'Editrice Custom s.a.s.).
- 11.10 INTERVENTO: La scienza a favore della sicurezza stradale. Relatore Paolo B. Pascolo, Professore dell'Università di Udine e Direttore del dipartimento di Bioingegneria (associazione A...manete dell'ANPS).
- 11.20 INTERVENTO: La guida sicura ed i progetti scolastici. Relatrice Maria Corrao, Professoressa dell'Istituto d'arte G. Sello (UD) e Responsabile della provincia di Udine per la Sicurezza Stradale.
- 11.30 Proiezione dei filmati sulla sicurezza stradale realizzati dagli studenti dell'Istituto d'arte G. Sello di Udine (progetto *Drive your safety*).
- 11.45/12.50 LEZIONI SIMULATE: I ragazzi hanno provato un tracciato virtuale sul simulatore di guida della Honda Italia (*Riding Trainer*).
- 11.47 INTERVENTO: I progetti regionali per la sicurezza stradale. Relatore Giuliano Gemo, vice presidente del CONI FVG.
- 11.55 INTERVENTO: I progetti della Federazione Motociclistica Italiana in Regione. Relatore Andrea Mascarin, consigliere nazionale FMI.
- 12.05 INTERVENTO: I punti pericolosi della viabilità. Progetto attivato dal Gold Wing Club Italia 1989 in collaborazione col Coordinamento Motociclisti per raccogliere i dati sui punti critici della viabilità nazionale. Relatore Simone Giacomazzo, membro del GWCI 1989.
- 12.15 LEZIONE: Le regole basilari della guida sicura. Relatore Fabrizio Barry Rivellini, istruttore di guida sicura, presidente della Roch'n Road.
- 12.35 INTERVENTO: L'importanza di una forma fisica perfetta per la conduzione del mezzo. Relatore dott. Angelo Conte, Trainer di Corticalfitness<sup>®</sup>, di Tecniche di Movimento e

**Sabato 6 giugno 2009 alla 23<sup>a</sup>ma Biker Fest (Osoppo)**

inventore del SafetyRide®.

- 12.35 LEZIONE: Il mondo biker e le regole che lo governano. Relatrice Eliana Cappusi.
- 12.45 Commemorazione delle vittime del terremoto in Abruzzo e degli incidenti stradali (attraverso un minuto di silenzio). Esempi reali di infortuni e decessi alla guida. Riflessioni politiche, economiche e sociali sulla vita in società e sulla sicurezza stradale.

I risultati della scuola dei biker sono stati eccezionali, i ragazzi hanno partecipato attivamente sia al convegno sia alle lezioni teoriche, rispondendo con entusiasmo alle sollecitazioni dei relatori e gli stessi insegnanti hanno approvato i temi e la dialettica del progetto. Oltre al simulatore di guida e ai filmati del progetto *Drive your safety*, che hanno suscitato trepidazione ed interesse tra i ragazzi, tutti gli interventi sono stati seguiti in maniera spontanea e diretta, grazie alle abilità e alla preparazione dei relatori che con un linguaggio semplice ed una mimica avvincente hanno saputo mantenere viva l'attenzione di un pubblico difficile, quale quello adolescenziale. In conclusione, l'organizzazione della Bikers School, necessitata a causa delle condizioni ambientali avverse, è stata un vero successo e si spera che negli anni venturi possa essere riproposta.

### Le OMOLOGAZIONI e la FIC

Tutte le categorie di veicoli autorizzati a circolare sulle strade aperte al pubblico e registrati quali beni mobili, devono essere omologati. L'omologazione altro non è che una certificazione di conformità del veicolo a norme tecniche di unificazione predisposte dagli Stati, o nel nostro caso dall'Unione Europea, per garantire la sicurezza (attiva e passiva) e la conformità agli standard di inquinamento ambientale, dei mezzi di locomozione. Un veicolo prodotto da una casa costruttrice, prima di essere immesso nel mercato, deve essere controllato (omologato) dai centri tecnici statali, per verificare la sua conformità alle regole tecniche predisposte. Solo quando si sarà certificato che il veicolo rispetta tutte le normative per la sicurezza e contro l'inquinamento ambientale lo stesso potrà essere immatricolato (munito di targa) e circolare sulle strade della Repubblica. La globalizzazione dei mercati ed i progetti di ricerca affrontati in maniera congiunta da diverse case costruttrici (per ammortizzare i costi di progettazione), però, hanno portato ad una eccessiva standardizzazione dei prodotti tale che la maggior parte dei veicoli si assomigliano, non tanto dal punto di vista estetico quanto da quello tecnico. A questa globalizzazione dei mercati e alla conseguente standardizzazione dei prodotti, la società risponde attraverso la personalizzazione. Personalizzare un veicolo, infatti, vuol dire renderlo unico o almeno diverso da quello prodotto in serie dalla casa costruttrice, attraverso l'installazione di una nuova sella, un manubrio più alto, una gomma più larga, una carena originale con colori e adesivi eccentrici. Tutte le modifiche indicate, però, necessitano di un'omologazione particolare, è logico, infatti, che se un veicolo deve essere controllato prima della sua immissione in commercio, lo stesso dovrà superare analogo controllo allorché viene modificato, altrimenti non si potrebbe garantire la sicurezza del parco circolante. In Italia, a differenza della maggior parte dei Paesi europei, l'omologazione dei componenti personalizzati non esiste e perciò un immatricolato non può essere più modificato. A differenza degli altri Paesi europei, perciò, un cittadino italiano non può personalizzare il proprio veicolo, né dal punto di vista prestazione (elaborazioni) né dal punto di vista estetico. Ulteriore particolarità della Penisola, nel palcoscenico europeo, è che i veicoli in circolazione non possono essere modificati neppure attraverso l'installazione di componenti (ruote, cerchioni, specchietti retrovisori, ecc.) omologati negli altri Paesi della CE. Come anticipato, infatti, nella maggior parte dei Paesi europei (es. Germania, Austria) esiste una normativa specifica per l'omologazione di secondo equipaggiamento, quella cioè destinata a verificare la rispondenza alle normative tecniche di sicurezza non sull'intero veicolo ma sui componenti che potranno essere installati sui veicoli già in circolazione. In Italia oltre a non prevedere la possibilità di omologare un componente che non sia previsto sul veicolo originale, non si può nemmeno installare un componente omologato in un Paese europeo (es. Austria). In estrema sintesi, mentre un cittadino austriaco può installare sul suo veicolo un determinato componente (es. un

**Sabato 6 giugno 2009 alla 23<sup>a</sup>ma Biker Fest (Osoppo)**

impianto frenante), omologato come componente per la personalizzazione, lo stesso componente non può essere installato sul medesimo veicolo solo perché immatricolato in Italia. Dalle premesse è evidente come all'interno del mercato comunitario un componente destinato alla personalizzazione di un veicolo già in circolazione, prodotto e omologato in un Paese comunitario, non sarà commercializzato in Italia e questo perché non può essere installato su un veicolo immatricolato nel nostro Paese. Il problema menzionato, ha dei risvolti molto importanti nel settore del mercato dell'auto e della moto, in Italia, infatti, esistono delle aziende che producono componenti destinati alla personalizzazione dei veicoli in circolazione ed il fatturato complessivo nazionale di queste imprese (considerando sia il mercato dell'auto sia quello della moto) supera di gran lunga i 2 miliardi di Euro. Le aziende della personalizzazione, vista la mancanza di fatturato individuale necessaria per competere con i grandi costruttori, si sono riunite in associazioni di categoria, enti che siano in grado di riportare i problemi dell'indotto alle rappresentanze politiche, attraverso un rilevante peso economico complessivo. Una di queste realtà associative, recentemente concretizzatasi dopo lunghi anni di incubazione è la Federazione Italiana Customizer (FIC). La federazione rappresenta le aziende del settore custom che personalizzano gli omonimi veicoli a due ruote. La così detta customizzazione, praticata dagli associati, è una vera e propria forma d'arte e si esprime attraverso la personalizzazione di veicoli di serie o addirittura con la costruzione di motoveicoli nuovi. Le aziende che fanno parte della Federazione, alla pari dei personalizzatori di autoveicoli, soffrono profondamente il limite imposto dal Codice della Strada italiano all'omologazione dei veicoli personalizzati perché i loro prodotti, le così dette special (moto customizzate, costruite quasi interamente *ex novo*) non possono essere omologate ed immatricolare in Italia e per questo non possono circolare liberamente sulle strade aperte al pubblico. Questo problema della normativa italiana, visti gli importanti risvolti economici che riveste nel mercato della motocicletta, è stato oggetto di approfondimento alla riunione della FIC, organizzata durante 23<sup>a</sup>ma Biker Fest.

**La RIUNIONE della Federazione Italiana Customizer**

La normativa del Codice della Strada italiano, rappresenta un annoso problema non solo per i motociclisti che vorrebbero personalizzare o elaborare il proprio veicolo ma anche per le imprese e le aziende che lavorano nel settore custom. L'Editrice Custom s.a.s., di Moreno Persello, sulle riviste Bikers Life e Cruisin' dedica ampio spazio all'argomento attraverso rubriche dedicate all'analisi della normativa e delle prassi amministrative che regolano la modifica di un'auto o di un motoveicolo, inoltre, organizza eventi dedicati alla sensibilizzazione delle pubbliche amministrazioni e collabora con i maggiori esperti di omologazioni in ambito nazionale, col fine di eliminare questo limite all'autonomia privata consistente nell'impossibilità di modificare il proprio mezzo di locomozione. Nel mese di gennaio, al Bike Expo di Padova, la società friulana, in collaborazione con Padova Fiere s.p.a., ha organizzato una manifestazione coinvolgendo giuristi e tecnici nazionali, per fare il punto della situazione assieme ai responsabili delle aziende (ANCMA, DEKRA, Federazione Italiana Customizer). Alla suddetta conferenza, vagliate le strade da percorrere, la Federazione Italiana Customizer ha deciso di sottoscrivere la Denuncia alla Commissione Europea per la Liberalizzazione del mercato della Personalizzazione, presentata dal dott. Giosuè Rossi alla scorsa edizione della Biker Fest, impegnandosi a produrre documenti che provino la materialità inefficacia delle omologazioni degli altri Paesi CE (es. TUV) in Italia. Definiti alcuni punti e ottenute alcune risposte dalla CE, la FIC ha dato appuntamento ai suoi soci, e a tutti gli appassionati, alla Biker Fest, per fare il punto della situazione e delineare le nuove azioni da intraprendere. Nell'ambito della riunione, svoltasi sul palco di Padova Fiere s.p.a., il Presidente della FIC, dott. Fabrizio Favre, ha riportato i successi commerciali ottenuti dalla Federazione a meno di un anno dalla sua fondazione, evidenziando l'intento di portare avanti i progetti instaurati dalla FIC per liberalizzare il settore attraverso la modifica delle norme che regolano l'omologazione nazionale dei motoveicoli. Alla riunione si sono discussi gli avvenimenti a cui la Federazione parteciperà nei prossimi mesi e alcune strategie commerciali necessarie per l'unificazione del settore Customizer. Oggetto fondamentale della riunione, sono state le omologazioni, il dott. Giosuè Rossi ha riportato i risultati in progresso della denuncia alla Commissione Europea per la liberalizzazione del mercato della personalizzazione, attivata dal giurista in sede comunitaria per violazione, da parte dello Stato italiano, del principio europeo di libera circolazione delle merci. Come evidenziato nel paragrafo dedicato alle omologazioni, infatti, i componenti per la personalizzazione dei veicoli, regolarmente omologati nei Paesi comunitari (es. Austria), non possono

**Sabato 6 giugno 2009 alla 23<sup>^</sup>ma Biker Fest (Osoppo)**

essere installati sui veicoli italiani e per questo il commercio di questi prodotti da parte delle aziende del nostro Paese con quelle degli altri Stati comunitari non è possibile. Questo problema che coinvolge il mercato comunitario è maggiormente sentito in Friuli Venezia Giulia, Regione in cui si svolge la Biker Fest, perché le aziende giuliane non possono trarre i benefici che deriverebbero dal libero mercato dei prodotti con l'Austria, Paese in cui il mercato della personalizzazione riscuote successi commerciali in rapida ascesa. La querela comunitaria, con l'appoggio della FIC, ha raggiunto nuovi e recenti traguardi attraverso l'attivazione di alcuni progetti denominati FIC-pilot. Questi progetti sono destinati alla raccogliere prove pratiche del mancato riconoscimento, da parte delle pubbliche amministrazioni italiane, delle omologazioni dei componenti dedicati alla personalizzazione prodotti negli altri Paesi della CE. I dati e la documentazione raccolti, saranno portati davanti alla Corte di Giustizia europea, dove lo Stato italiano dovrà rispondere del mancato riconoscimento delle omologazioni nazionali degli altri Paesi della CE (per maggiori informazioni visitate il sito [www.giosuerossi.it](http://www.giosuerossi.it)).

**SI RINGRAZIANO**

per la collaborazione o la partecipazione:

L'Editrice Custom s.a.s. (Bikers Life)

Il Dirigente della scuola di Gemona, dott. Madussi Enrico.

La reggente della scuola media di Osoppo, Proff.ssa Silvia Blasoni.

Il Dirigente dell'Istituto superiore d'arte G.Sello (UD), Arch. Antonio De Ruosi.

La Proff.ssa dell'Istituto superiore d'arte G.Sello (UD), responsabile provinciale per la sicurezza stradale, dott.ssa Maria Corrao.

Il Geometra Mauro Zamparutti.

L'Assessore provinciale ai trasporti e alla viabilità (Vice presidente) della Provincia di Udine, dott. Fabio Marchetti.

Il Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, dott. Renzo Tondo.

La HONDA Italia s.p.a..

La FIC, Federazione Italiana Customizer.

L'associazione A...manete.

L'associazione DISMO, disabili in moto-dimensione sicurezza in moto.

La Cortical Fitness.

La Roch'n Road.

Il GWCI, Gold Wing Club Italia 1989.

Padova Fiere s.p.a..

La giornalista Eliana Cappussi.

*La manifestazione di cui al presente comunicato stampa è stata organizzata, gestita e finanziata dall'Editrice Custom s.a.s.. Non vi sono stati finanziamenti pubblici. I relatori non hanno ricevuto compensi o rimborsi spese di alcun genere.*