

Sabato 16 gennaio 2010 al Bike Expo di Padova

16 gennaio 2010

## 16° Bike Expo Show di Padova

### Sala Conferenze, primo piano del padiglione 7

La Federazione Italiana Customizer, in collaborazione con la rivista Motociclismo e Padova Fiere s.p.a., Vi da il benvenuto al convegno dal titolo:

### “ELABORAZIONI e PERSONALIZZAZIONI italiane IN EUROPA”

Sul palco della conferenza i maggiori esperti di omologazioni, in ambito nazionale e comunitario, spiegheranno ai giornalisti e ai singoli appassionati l'efficacia pratica delle norme che regolano l'omologazione e la certificazione nazionale ed europea di un veicolo o di un singolo componente. Le aziende del settore custom, invece, rappresenteranno i loro problemi in tema di omologazioni e certificazioni nazionali.

#### Alla convegno si alterneranno sul palco:

- **Nicolò Codognola -moderatore-**, giornalista della rivista Motociclismo
- **dott. Fabrizio Favre**, Presidente della Federazione Italiana Customizer
- **dott. Giosuè Rossi**, giurista ed esperto in materia di Codice della Strada e omologazioni
- **ing. Pietro Amadio**, responsabile unità operativa veicoli della Motorizzazione provinciale di Udine
- **ing. Ugo Massarenti**, Head of division TUV Italia s.p.a.
- **dott. Fabio Marchetti -ospite-**, Assessore ai trasporti e vice presidente della Provincia di Udine
- **dott. Giovanni Collino -ospite-**, Europarlamentare e responsabile degli enti locali per il PDL

Al termine del convegno i giornalisti presenti in sala avranno 15 minuti per intervistare i relatori.



**Sabato 16 gennaio 2010 al Bike Expo di Padova**

## PROGRAMMA

- 13.45 Registrazione dei partecipanti al convegno.
- 14.00 Discorso introduttivo del moderatore (giornalista di Motociclismo - Nicolò Codognola) e presentazione dei relatori.
- 14.10 Saluto ai presenti da parte del direttore di Padova Fiere s.p.a..
- 14.15 INTERVENTO: I problemi, in materia di omologazioni e certificazioni, delle aziende che customizzano motoveicoli. Relatore dott. Fabrizio Favre, Presidente della Federazione Italiana Customizer.
- 14.25 INTERVENTO: La normativa del Codice della Strada italiano in materia di omologazioni e di certificazioni. Relatore dott. Giosuè Rossi, giurista, collaboratore delle maggiori riviste nazionali che si occupano di personalizzazioni e delegato della FIC in materia di omologazioni e normativa del Codice della Strada.
- 14.35 INTERVENTO: Gli uffici della Motorizzazione civile provinciali e l'interpretazione autentica, tramite circolari, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Relatore ing. Pietro Amadio, responsabile unità operativa veicoli della Motorizzazione provinciale di Udine.
- 14.45 INTERVENTO: Le procedure di omologazione e certificazione tedesche. Relatore ing. Ugo Massarenti, head of division TUV Italia s.p.a..
- 14.55 INTERVENTO: La denuncia alla Commissione Europea e l'invito per la Federazione Italiana Customizer al tavolo tecnico istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Relatore dott. Giosuè Rossi, giurista, collaboratore delle maggiori riviste nazionali che si occupano di personalizzazioni e delegato della FIC in materia di omologazioni e normativa del Codice della Strada.
- 15.15 PRENDONO LA PAROLA GLI OSPITI: l'Europarlamentare e responsabile degli enti locali per il PDL dott. Giovanni Collino; l'Assessore ai trasporti e vice presidente della Provincia di Udine, dott. Fabio Marchetti (PDL).
- 15.45 I rappresentanti della carta stampata, radio e TV, intervistano i relatori e gli ospiti che hanno partecipato al convegno.
- 16.00 Chiusura dei lavori.

**Sabato 16 gennaio 2010 al Bike Expo di Padova****La personalizzazione**

Le spinte verso la globalizzazione dei mercati portano le persone a ricercare la propria individualità intesa come personalizzazione, come distinzione all'interno di un gruppo più o meno compatto. Queste spinte individualistiche col passare del tempo diventano portatrici degli interessi di una massa di persone che cresce in funzione del consumo e della moda. E' evidente che le spinte individualistiche fanno parte della nostra cultura e probabilmente non ci abbandoneranno mai perché insite nella personalità umana ma queste tendenze, col passare del tempo, diventano vere e proprie icone del mercato da cui hanno avuto genesi, tanto da trasformarsi nel comparto più redditizio del settore merceologico d'appartenenza.

**La customizzazione**

Personalizzare una motocicletta ha diversi significati, da un lato vi sono le modifiche meccaniche ed elettroniche, destinate all'aumento della potenza del veicolo (c.d. elaborazioni), dall'altro ci sono le personalizzazioni estetiche e delle componenti meccaniche che negli anni si sono suddivise in due filoni: le customizzazioni e il tuning. L'ultimo settore citato è un'evoluzione della passione per le corse che dalla semplice elaborazione si è trasformato nella personalizzazione estetica del proprio veicolo; il primo, invece, nasce in America ed inserisce la filosofia della libertà e del gusto custom in un contesto di potenza e sportività tipico dei motoveicoli progettati nel vecchio continente.

Se una ventina d'anni fa si elaborava una motocicletta per avere più cavalli vapore ora le motivazioni possono essere diverse, infatti, la globalizzazione e la conseguente standardizzazione dei prodotti portano le persone a ricercare la propria individualità, intesa come personalizzazione all'interno di un gruppo più o meno omogeneo. Customizzando il proprio veicolo attraverso la sostituzione del serbatoio, della sella o più semplicemente dei dispositivi di illuminazione, si ottiene un prodotto unico che rispecchia il gusto personale del proprietario.

La customizzazione è per sua stessa natura, inoltre, un'arte tecnico-raffigurativa d'indubbio valore, le "special" (motociclette auto prodotte) dei migliori customizzatori italiani sono delle vere e proprie opere d'arte in movimento, figlie del genio che le ha create, capaci di raggiungere traguardi importanti sia nelle manifestazioni europee sia in quelle internazionali.

**Tra customizzazione e arte**

A provare il connubio tra arte e customizzazione, in un rapporto da genere a specie, è stato il progetto promosso, nell'anno 2009, durante il Bike Expo di Padova dalla Custombike e dall'Artisse, azienda leader nel settore dell'arte contemporanea. Alla Fiera di Padova la Custombike, al culmine di un progetto denominato "arte in movimento e movimenti d'arte", ha presentato la sua ultima creazione artigianale, la Fenice, una motocicletta interamente modificata dall'azienda di Modigliana che partendo dal telaio di una H-D Sportster 1200 ha realizzato un'opera d'arte a due ruote, capace di vincere i trofei più prestigiosi nei maggiori eventi espositivi internazionali.

Alla presentazione della Fenice ha partecipato Anna Caterina Bellati, eminente critico d'arte, che ha esposto alla stampa, ai media e al pubblico come un mezzo meccanico possa venir considerato <<un'opera d'arte in movimento>>.

La Custombike, grazie a questo progetto, ha sublimato la tecnica meccanica scuotendo prepotentemente l'elitario mondo dell'arte tanto che il costruttore della Fenice, Gerando Chillico, è stato premiato quale artista dell'anno 2009 (premio arte contemporanea-Artisse). Alla presentazione della Fenice si è sommata l'esposizione di alcune opere d'arte a tema, create dai più importanti artisti dell'Artisse.

**Sabato 16 gennaio 2010 al Bike Expo di Padova****Modificare un veicolo in Italia** *-esposizione in sintesi con interpretazioni di massima-*

Nel nostro Paese la modifica di un veicolo, attraverso l'installazione di componenti personalizzati, non è consentita, nella prassi amministrativa, se non attraverso una procedura che coinvolge il costruttore del veicolo di serie che deve rilasciare apposito nulla osta.

Gli unici dispositivi che possono essere installati senza l'autorizzazione del costruttore sono quelli indicati nell'articolo 72 del Codice della Strada (D.Lgs. 285/1992) o nelle normative comunitarie specifiche. L'articolo 78 co. 2, invece, prevede la procedura residuale per tutti i componenti non indicati nelle disposizioni precedenti. Questo articolo, rinviando alla procedura dell'articolo 236 del Regolamento di attuazione del CdS (DPR 495/1992) per la definizione della procedura che prevede la regolarizzazione delle modifiche, indica le sanzioni per chi circola con un veicolo modificato disponendo una sanzione pecuniaria di circa € 1.500 e il ritiro della carta di circolazione, a cui si deve aggiungere un'ulteriore fattispecie negativa in caso di incidente, infatti, l'assicurazione non coprirà (c.d. azione di rivalsa) i danni effettuati da chi ha modificato irregolarmente il proprio veicolo (con risvolti impressionanti, ad es., nel caso in cui si investa un pedone).

L'unica procedura di modifica consentita in Italia è, quindi, quella prevista dall'art. 236 del Reg. di Att. del CdS che, nella prassi e con rare eccezioni, prevede l'obbligo del proprietario di chiedere il nulla osta al costruttore del veicolo di serie. I grandi costruttori, però, col timore di assumersi la responsabilità civile in caso di malfunzionamento del componente installato, che non proviene dalle proprie aziende, non rilasciano, quasi mai, il nulla osta e impediscono ai privati di modificare il proprio veicolo e alle aziende che producono componenti per la personalizzazione di entrare nel mercato dell'auto e della motocicletta.

**Modificare un veicolo in Germania** *-esposizione in sintesi senza pretese comparative-*

In Germania (ma anche in Austria, Inghilterra, USA, ecc.) la normativa tecnica che regola le omologazioni di secondo equipaggiamento e le omologazioni ad unico esemplare trova fondamento nell'evoluzione commerciale dei mercati e nella storia dello stesso mercato dell'auto che a differenza di altri settori merceologici si è evoluto e si basa, per la realizzazione del prodotto finale, sulla cooperazione di aziende diverse che collaborano o competono nelle fasi di produzione e commercializzazione.

Analizzando il settore normativo dedicato alle omologazioni in Germania ci si accorge che non è il *KBA*, o per meglio dire l'organo amministrativo che accorpa le funzioni del Ministero dei Trasporti e della Motorizzazione civile italiani, a essere menzionato in prevalenza nel settore delle personalizzazioni, come organo che regola ed effettua i controlli tecnici, ma è il nome delle società che fanno i controlli e le verifiche sui componenti a monte della catena di vendita. Le società più quotate sono la *TÜV Suddeutschland* e la *DEKRA*, questi gruppi assieme ad altre realtà commerciali, sono titolari dell'iter di approvazione delle modifiche di un'automobile o una moto in chiave personalistica.

Sulla base dei controlli effettuati dalle società private un cittadino tedesco può personalizzare il proprio veicolo con componenti omologati per il proprio mezzo di locomozione. In Germania vengono emanati due tipi di omologazioni per i componenti, il *Teilegutachten* e l'*ABE*:

-acquistato un componente che gode del certificato di omologazione *Teilegutachten* dopo l'installazione il proprietario del veicolo dovrà effettuare un controllo ulteriore per verificare che l'installazione sia avvenuta a regola d'arte, successivamente la modifica sarà annotata sul libretto di circolazione;

-acquistato un componente che gode del certificato di omologazione *ABE* dopo l'installazione il proprietario del veicolo non dovrà effettuare alcun adempimento, dovrà semplicemente circolare col certificato d'omologazione a bordo.

La materia fin qui trattata ricade nell'ambito di applicazione dell'articolo 19 del *StVZO* (il Codice della Strada tedesco); esiste però un'altra possibilità prevista da paragrafo 21 dello stesso codice: l'omologazione singola della moto (esemplare unico). Questa procedura di omologazione è la più seguita dai customizzatori di motoveicoli perché deroga alle rigide procedure internazionali previste per l'omologazione dei veicoli prodotti in serie dando la possibilità alle piccole aziende di inserirsi nel mercato dei motoveicoli.

**Sabato 16 gennaio 2010 al Bike Expo di Padova****Denuncia alla Commissione Europea**

Spesso gli appassionati, consci delle possibilità che vengono offerte dall'Unione Europea, acquistano componenti omologati all'estero (es. Germania) ma non sanno che l'Italia, in violazione dell'articolo 28 del Trattato CE, non riconosce le omologazioni nazionali rilasciate dagli altri Paesi europei. Un prodotto europeo deve circolare liberamente e legalmente in tutti gli Stati dell'Unione ma così (spesso) non è. Vista l'illegittimità della normativa del Codice della Strada che limita la libera circolazione dei prodotti omologati in Europa, il giurista dott. Giosuè Rossi ha inoltrato una denuncia alla Commissione Europea, chiedendo il riconoscimento delle omologazioni tedesche e di quelle provenienti dalle altre nazioni del Vecchio Continente. Casi come questo sono sottoposti frequentemente all'attenzione delle corti europee e spesso terminano con una sanzione per lo Stato che non rispetta il diritto comunitario.

La procedura di "querela" alla Commissione ha un iter molto complesso ma la "denuncia per la liberalizzazione del mercato della personalizzazione" ha già ottenuto importanti riscontri. L'istituzione europea, infatti, ha già interrogato il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per ottenere delle delucidazioni sulle norme del Codice della Strada che regolano l'omologazione dei veicoli.

Il 16 gennaio 2009, al Bike Expo di Padova, i soci della Federazione Italiana Customizer hanno partecipato a un convegno organizzato da Padova Fiere s.p.a., in collaborazione con Bikers Life, per fare il punto della situazione sul mercato italiano della personalizzazione; durante la tavola rotonda successiva alla conferenza il Presidente della Federazione ha deciso di sottoscrivere la Denuncia alla Commissione proposta dal dott. Rossi, per "fornire un peso di mercato" al progetto. Nel mese di marzo 2009 la Commissione Europea ha preso atto della sottoscrizione della FIC ed ha invitato la Federazione stessa a presentare prove concrete del mancato riconoscimento, in Italia, delle omologazioni tedesche (es. TUV).

La FIC, col coordinamento del dott. Rossi e con la collaborazione di un'azienda associata alla federazione (Motorcycles Clinic di Udine), ha attivato due procedimenti pilota (FIC-Pilot) per provare alla Commissione l'impossibilità di trascrivere a libretto i componenti provenienti dall'Austria (omologati TUV), sui veicoli targati in Italia.

**Tavolo Tecnico ex art. 75 del CdS**

Il 24.02.2009 è stato approvato dal Parlamento il "decreto mille proroghe" che tra le altre norme conteneva una disposizione che ha modificato l'art. 75 del Codice della Strada. Il nuovo testo dell'articolo citato delega al Ministro dei trasporti e delle infrastrutture il potere di emanare norme tecniche che consentano l'omologazione nazionale di veicoli e singoli componenti.

Grazie alla nuova formulazione dell'art. 75 anche in Italia si potranno omologare singolarmente veicoli unici e componenti per la personalizzazione. Per omologare un componente o un veicolo, però, il Ministero deve predisporre la normativa tecnica che i Centri Prove Autoveicoli e gli Uffici della Motorizzazione Civile dovranno seguire per valutare le caratteristiche di un determinato componente (prove di resistenza, di durata e di affidabilità).

Il processo di regolamentazione è molto complesso, ci vorranno anni affinché ogni singolo componente abbia una regolamentazione dettagliata (i capitoli delle società che effettuano le certificazioni in Germania, infatti, sono composti da migliaia di pagine), il Ministero dei trasporti e delle infrastrutture per comprendere le esigenze del mercato ha istituito un tavolo tecnico a cui sono state invitate le associazioni che rappresentano i costruttori. Al tavolo siedono, attualmente, i rappresentanti delle maggiori realtà commerciali del mercato dell'auto e della moto come l'UNRAE, l'ASCAR, i rappresentanti del gruppo Fiat ma fino ad ora è mancata una rappresentanza custom che sia in grado di riportare agli organismi ministeriali gli interessi delle aziende del settore.

La Federazione Italiana Customizer, unica associazione che rappresenta le aziende che customizzano motoveicoli, ha demandato al proprio referente in materia di omologazioni, il dott. Giosuè Rossi, lo studio del nuovo scenario normativo. Il 23.10.2009 il dott. Rossi ha, quindi, proposto al Ministero la candidatura della Federazione per rappresentare, al tavolo tecnico dei costruttori, la componente custom del mercato della personalizzazione e attualmente il Presidente della FIC, dott. Fabrizio Favre, è in attesa di un invito alla prossima riunione del tavolo tecnico ministeriale.

## Sabato 16 gennaio 2010 al Bike Expo di Padova

### La rivista Motociclismo

Motociclismo è la più diffusa e antica rivista di moto in Italia. Fa parte della Edisport Editoriale s.p.a. che pubblica un totale di 14 testate, tra le altre, anche Motociclismo d'Epoca, Motociclismo Fuori Strada, Automobilismo e Automobilismo d'Epoca.

Nato nel 1914, il mensile Motociclismo è da sempre considerato "la Bibbia" da tutti gli appassionati di settore per la precisione e completezza degli argomenti trattati. La spina dorsale della rivista sono i test e le prove, supportate dalla competenza e dal rigore del proprio Centro Prove ma Motociclismo tratta tutti i campi del mondo delle due ruote, dall'attualità alla tecnica, dal mercato all'epoca fino, ovviamente, alle custom e special.

Negli ultimi anni Motociclismo ha intrapreso una strenua battaglia in favore della sicurezza dei motociclisti, prima con la promozione dell'uso del paraschiena -arrivando a regalarne 3.500, a fronte di una campagna di rottamazione di quelli irregolari e insicuri- ora ponendo l'accento sul problema della visibilità dei motociclisti da parte degli altri utenti della strada e non solo, sino all'ultimo Eicma di Milano dove la testata milanese ha allestito uno stand di 400 metri quadrati dedicato esclusivamente alla sicurezza attiva e passiva.

### Nicolò Codognola

Motociclista dal 1993, quando sale per la prima volta in sella, due anni dopo acquista il suo primo cinquantino e da subito si appassiona alle personalizzazioni. Con il passare degli anni crescono le cilindrato delle moto possedute e la complessità delle elaborazioni, che egli stesso attua nel proprio garage.

Innamorato delle moto anni Settanta, inizia a collaborare con le riviste del settore solo nel 2003 e due anni dopo approda alla redazione di Motociclismo, dove è tutt'ora e dove riveste il ruolo di redattore. In seno alla rivista ama spaziare dai temi di attualità alla tecnica, senza dimenticare i test e le prove.

La passione più radicata è però per le special, soprattutto per quelle più artigianali e "fatte con il cuore": è di sua competenza la rubrica Bielle Roventi.

### Per maggiori informazioni

Tel. **02-380851**

e-mail: [info@motociclismo.it](mailto:info@motociclismo.it)

Sito internet: [www.motociclismo.it](http://www.motociclismo.it)

**Sabato 16 gennaio 2010 al Bike Expo di Padova****Cos'è la FIC**

La Federazione Italiana Customizer nasce dall'idea di alcuni preparatori e costruttori di motociclette Custom, con l'intento di unire tutte le aziende che operano nel mercato nazionale. Gli iscritti alla Federazione sono professionisti che operano nel settore da diversi anni con successi anche internazionali. Gli associati hanno le qualità professionali, legali e morali che sono state stabilite dai fondatori, tali requisiti si possono trovare direttamente nello statuto e nel regolamento federativo.

La Federazione garantisce solidità al settore customizer e ha il compito primario di sviluppare alcuni progetti diretti alla liberalizzazione del settore normativo che regola le omologazioni nazionali.

La FIC si impegna a valutare le problematiche del settore e a dare visibilità agli associati.

Il direttivo è composto dal Presidente dott. Fabrizio Favre, dal Vice Presidente Chillico Gerardo, dal Segretario e Tesoriere Totti Roberto, dai Consiglieri Carlo Buoncristiani e Giuseppe Bori. Tra le linee guida della Federazione spicca la volontà di creare un flusso collaborativo con altre associazioni, che si occupano di due e tre ruote, per aggregare le aziende che condividono interessi comuni e soddisfano la medesima clientela.

**Chi è Fabrizio Favre**

Il Presidente della Federazione Italiana Customizer nasce nel 1958 e grazie all'attività del padre cresce in mezzo ai motori (auto e moto) gareggiando anche con le motociclette più disparate. Studia meccanica applicata e motoristica sportiva continuando il suo corso di studi presso la Facoltà d'ingegneria meccanica.

Negli anni svolge una carriera internazionale, costruisce motociclette "special" di grande prestigio presentandole anche in America, dove ha fatto parte della giuria dei più importanti preparatori mondiali: gli Hamsters. Ha collaborato (come consulente esterno) con alcune case costruttrici per la realizzazione di motociclette di serie, ha scritto su riviste motociclistiche ed è stato responsabile tecnico per i maggiori eventi nazionali.

A causa di un incidente motociclistico la sua attività ha registrato una battuta d'arresto ma attualmente è ritornata ad essere una realtà del Custom Italiano. I magazine si rivolgono a lui per avere consulenze di carattere tecnico e gli organizzatori di eventi gli affidano la gestione e la conduzione di avvenimenti dedicati all'esibizione di preparazioni speciali.

**Per maggiori informazioni:**

e-mail: [fic.presidente@gmail.com](mailto:fic.presidente@gmail.com)

Sito internet: [www.federazioneitalianacustomizer.it](http://www.federazioneitalianacustomizer.it)

**Sabato 16 gennaio 2010 al Bike Expo di Padova****Omologazioni e Sicurezza Stradale**

Personalizzare un veicolo non significa solo modificarlo in chiave prestazionale, customizzazioni e tuning sono una vera e propria rappresentazione artistica. Gli italiani sono storicamente famosi per la loro innata capacità tecnico raffigurativa che dai quadri alle sculture si è reinventata nell'odierno design. Nel Paese in cui sono nate le università di giurisprudenza, però, la normativa del Codice della Strada italiano fa difficoltà a seguire le innovazioni tecnologiche del resto d'Europa e i costruttori di veicoli unici o di componenti non riescono ad entrare nel mercato nazionale di riferimento.

Nel 2006, dopo alcune proposte di modifica dell'art. 78 del Codice della Strada, il giurista friulano apre la strada ad una profonda revisione della disciplina nazionale che regola le omologazioni pubblicando in rete il primo testo, redatto in articoli, che contiene una proposta di revisione integrale del titolo III, capo III, sezione I del D.lgs. 285/1992.

L'Italia è tra i Paesi fondatori delle istituzioni europee ma, a volte, il sistema amministrativo della Penisola fa' difficoltà ad assimilare alcune discipline imposte dalla normativa comunitaria. Il nostro Paese, negli stessi termini appena evidenziati, non riconosce le omologazioni nazionali, dei componenti dedicati alla personalizzazione, emanate dalle altre nazioni europee (es. Germania, Austria, ecc.) violando l'art. 28 del Trattato CE. Per porre rimedio a questa violazione il dott. Rossi ha attivato una procedura di denuncia alla Commissione Europea (nel 2008). Se anche in Italia verranno riconosciute le omologazioni nazionali degli altri paesi della CE il mercato della personalizzazione sarà sostanzialmente liberalizzato e gli appassionati potranno sfruttare le omologazioni tedesche per modificare i propri veicoli.

**Chi è Giosuè Rossi**

Giosuè Rossi laureato in scienze giuridiche e giurisprudenza, è tra i giuristi maggiormente esperti della normativa nazionale e comunitaria sulle omologazioni e certificazioni dei veicoli (tuning e customizzazioni) e per questo collabora con le migliori riviste nazionali nei rispettivi settori di appartenenza. Appassionato di motori fin dai primi passi si dedica alla tutela dei diritti di motociclisti e automobilisti, in particolare per gli appassionati di elaborazioni e personalizzazioni.

Nel corso del 2006 ha redatto una "proposta di legge" per la liberalizzazione del mercato della personalizzazione e a tal proposito inizia la collaborazione con le maggiori riviste del settore custom e tuning, raccogliendo consensi dagli appassionati di tutta la penisola.

Partecipa ed organizza conferenze stampa e manifestazioni nelle maggiori fiere automobilistiche e motociclistiche. Viene interpellato dalle riviste e dagli appassionati per consigli giuridici sulla normativa del Codice della Strada e le televisioni di settore, richiedono la sua presenza alle trasmissioni di approfondimento dedicate al mondo della personalizzazione.

Esperto in materia normativa-codicistica per la circolazione stradale, nel 2007 collabora con la Task Force Italia In Moto per migliorare la sicurezza stradale a due ruote.

Nel 2008 redige la "*Denuncia alla Commissione Europea per la Liberalizzazione del Mercato della Personalizzazione*", ottenendo importanti riscontri a livello comunitario.

Nel 2009 inizia la collaborazione con la Federazione Italiana Customizer ed è delegato dal Presidente della stessa per seguire e ideare alcuni progetti in materia di omologazioni. Nel giugno del 2009, grazie al buon rapporto col direttore ed editore di Bikers Life (Moreno Persello) e convinto che istruire i neo motociclisti sia la base di tutti i progetti in materia di sicurezza stradale, ha organizzato la prima manifestazione della Bikers School. La scuola di guida biker, svoltasi durante la Biker Fest (UD), diretta ad aumentare la conoscenza e la coscienza degli alunni della "terza media" della scuola di Osoppo.

**Per maggiori informazioni**

Tel. 349 - 0741309  
e-mail: [giosue.rossi@gmail.com](mailto:giosue.rossi@gmail.com)  
Sito internet: [www.giosuerossi.it](http://www.giosuerossi.it)



**Sabato 16 gennaio 2010 al Bike Expo di Padova****La Motorizzazione di Udine** -fonte [www.provincia.udine.it](http://www.provincia.udine.it)-

La Motorizzazione di Udine ha sede in via Popone, n. 67. I compiti istituzionali dell'ufficio riguardano i veicoli, i conducenti, l'autotrasporto di persone e l'autotrasporto di cose.

Per quanto riguarda i veicoli la Motorizzazione provinciale di Udine svolge le seguenti funzioni:

- il rilascio delle targhe, delle carte di circolazione e dei certificati di proprietà dei veicoli (autovetture, autocarri, rimorchi, macchine operatrici e agricole, ecc.);
- esegue la verifica degli allestimenti dei veicoli industriali (autocarri con gru, cisterne, ecc.);
- il rilascio dei titoli autorizzativi relativi all'autotrasporto di persone (autobus, taxi, ecc.), e di cose (autocarri, TIR, ecc.);
- effettua i collaudi a seguito della trasformazione dei veicoli (impianti a gas, pneumatici, veicoli per disabili, veicoli di importazione, ecc.);
- verifica il permanere dell'idoneità alla circolazione dei veicoli mediante le revisioni annuali, periodiche, straordinarie;
- effettua i controlli tecnici sulle officine abilitate all'attività di revisione;
- gestisce la segreteria dell'albo autotrasportatori, gestisce la commissione del trasporto cose in conto proprio.

La Motorizzazione di Udine dal 1° gennaio 2008 è alle dipendenze della Provincia di Udine che svolge tutte le funzioni concernenti trasporto, merci, motorizzazione, circolazione su strada, in attuazione degli artt. 9, 11, 12 e 13 del D.lgs. 111/2004 e successiva Legge Regionale attuativa (n. 23 del 20.08.2007).

**Chi è Pietro Amadio**

L'Ing. Amadio è nato il 14 novembre del 1955 e attualmente risiede e lavora in Provincia di Udine. Dopo essersi laureato in Ingegneria Mineraria, indirizzo Geotecnico, presso l'Università degli Studi di Trieste inizia la sua esperienza lavorativa alla Danieli & C Officine Meccaniche s.p.a., nel reparto di progettazione e vendita impianti siderurgici. Tra le altre esperienze lavorative l'Ing. Amadio è stato docente in corsi per il conseguimento CFC (trasporto merci pericolose), docente in corsi R.T. (albo gestione rifiuti), docente in corsi per Accesso alla professione di autotrasportatore merci CT, consulente tecnico d'ufficio per l'infortunistica stradale.

Nel 1990 viene assunto dalla Motorizzazione Civile, P.O. Servizio Tecnico Veicoli, dove attualmente è responsabile dell'unità operativa veicoli.

**Per maggiori informazioni**

Tel. **0432 - 1920011**

Sito internet: [www.provincia.udine.it](http://www.provincia.udine.it)

**Sabato 16 gennaio 2010 al Bike Expo di Padova****Cos'è il TÜV Italia** -fonte [www.tuv.it](http://www.tuv.it)-

Il TÜV Italia è un ente indipendente di certificazione ed ispezione presente in Italia dal 1987 ed appartenente al gruppo TÜV SÜD fondato nel 1866 per volontà di alcuni imprenditori e tecnici bavaresi che, preoccupati per le frequenti esplosioni che coinvolgevano i generatori ed i serbatoi a pressione, crearono l'Associazione di ispezione oggi conosciuta in tutto il mondo con il nome di TÜV SÜD. La struttura negli anni è cresciuta e l'internazionalizzazione del business ha contribuito ad una forte crescita delle attività all'estero e allo sviluppo di sedi in tutto il Mondo. Presente in 60 paesi per un totale di oltre 12.000 dipendenti, nel 2007 il gruppo TÜV SÜD ha fatturato circa un miliardo e duecento milioni di euro. TÜV Italia, a quasi vent'anni dalla sua presenza nel nostro Paese, conta circa centocinquanta dipendenti suddivisi tra la sede di Sesto S. Giovanni, i vari uffici distribuiti sul territorio nazionale ed i laboratori di Scarmagno, ai quali si aggiungono oltre 250 collaboratori esterni.

L'appartenenza ad un grande gruppo internazionale conferisce alla società italiana un *know how* ed una esperienza che, unite a professionalità e conoscenza del mercato italiano, consente al TÜV Italia di essere un partner affidabile per ogni tipo di certificazione.

**Mission** -fonte [www.tuv.it](http://www.tuv.it)-

L'impegno della TUV Italia è di essere sempre a fianco delle imprese per adeguare il sistema aziendale delle stesse, o il prodotto finale, ad uno standard che garantisca nel tempo una costanza di efficienza ed affidabilità. A questo semplice ma impegnativo compito, si unisce la possibilità di soddisfare un'ampia gamma di richieste certificative, da quella di sistema a quella di prodotto, test di laboratorio, collaudi, verifiche, omologazioni, secondo differenti standard e direttive nazionali ed internazionali.

L'azienda s'impegna a fornire gli strumenti utili per raggiungere uno sviluppo sostenibile, in armonia con l'ambiente, per dare al lavoro più sicurezza ed efficienza, migliorando la qualità della vita.

La *mission* della TUV Italia, come quella della Casa madre, è di essere il punto di riferimento tecnico delle aziende e l'interfaccia tra l'uomo ed il progresso tecnologico.

**Uffici, laboratori e sedi amministrative** -fonte [www.tuv.it](http://www.tuv.it)-

Milano -direzione e sede amministrativa-, Torino -laboratori-, Vicenza, Bologna, Firenze, Roma, Catania, Napoli, Bari.

**Per maggiori informazioni**

Tel. **02 - 24130.1**  
e-mail: [info@tuv.it](mailto:info@tuv.it)  
Sito internet: [www.tuv.it](http://www.tuv.it)

**Sabato 16 gennaio 2010 al Bike Expo di Padova****Il Parlamento Europeo**

Il Parlamento europeo è l'assemblea "rappresentativa" dell'Unione europea ed ha sede ufficiale a Strasburgo. Negli anni la sua composizione e le sue funzioni sono cambiate in maniera radicale, nato come Assemblea Comune della CECA e composto solamente dai rappresentanti indicati dai governi degli Stati membri, è ora l'unico parlamento plurinazionale al Mondo ad essere eletto a suffragio universale diretto.

Il Parlamento europeo esercita tre poteri fondamentali: il potere legislativo, il potere di bilancio e il potere di controllo democratico. Il potere legislativo del Parlamento europeo è limitato rispetto a quello dei parlamenti nazionali, l'iniziativa legislativa e la discussione dei testi spettano al Consiglio e l'assemblea comunitaria si limita ad approvare il testo finale. Il potere di bilancio si concretizza nell'approvare o respingere il progetto di bilancio presentato dalla Commissione. Il Parlamento europeo esercita inoltre un controllo democratico sull'attività comunitaria, soprattutto tramite l'istituzione di temporanee commissioni d'inchiesta ed ha il compito di votare la fiducia alla Commissione nel suo insieme, potendo esercitare un'eventuale "mozione di censura" verso la stessa. La nuova adesione di uno Stato all'Unione Europea e la maggior parte degli accordi internazionali, deve ricevere l'approvazione dell'assemblea.

Il Parlamento europeo si riunisce e delibera in sedute aperte al pubblico. Tutte le risoluzioni e le discussioni sono pubblicate sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea.

Con la ratifica del Trattato di Lisbona il Parlamento Europeo ha acquisito nuove competenze.

**Chi è Giovanni Collino** -fonte [www.giovannicollino.it](http://www.giovannicollino.it)-

Il dott. Collino è nato a Pontebba (Friuli Venezia Giulia), il 15 giugno 1954, e attualmente vive a Gemona del Friuli assieme alla sua famiglia, ama gli animali ed è appassionato di medicina tradizionale. Prima di intraprendere, a tempo pieno, la carriera politica è stato dirigente di azienda occupandosi di finanza, credito e impieghi.

Il suo percorso politico è iniziato nel 1974, quando giovane studente si è iscritto al Movimento Sociale Italiano - Destra Nazionale. Nel tempo ne ha ricoperto i principali incarichi territoriali, prima segretario di sezione a Gemona del Friuli, poi presidente della federazione Friulana dal 1987 al 1994. Nel 1994 è stato eletto primo segretario regionale di Alleanza Nazionale per il Friuli Venezia Giulia. In An ha poi ricoperto gli incarichi nazionali di responsabile dei dipartimenti Organizzazione e Enti Locali ed è stato componente dell'Esecutivo e della Direzione nazionale.

Dal '96 è Senatore della Repubblica (nella 13esima legislatura e riconfermato nella 14esima e nella 15esima). E' stato membro delle Commissioni Finanza e Tesoro (13esima legislatura) e successivamente nella Commissione difesa (14esima e 15esima legislatura).

Attualmente è Europarlamentare, eletto alle elezioni del 6 e 7 giugno 2009 nel collegio Nord Est che comprende Friuli Venezia Giulia, Veneto, Emilia Romagna e Trentino Alto Adige, ricopre il ruolo di Responsabile degli Enti Locali del Popolo della Libertà ed è Presidente della Commissione Paritetica Stato-Regione Friuli Venezia Giulia.

**Per maggiori informazioni:**

e-mail: [ufficiostampa@giovannicollino.it](mailto:ufficiostampa@giovannicollino.it)  
Sito internet: [www.giovannicollino.it](http://www.giovannicollino.it)

**Sabato 16 gennaio 2010 al Bike Expo di Padova****La provincia di Udine** -fonte [www.provincia.udine.it](http://www.provincia.udine.it)-

Maggior ente territoriale del Friuli Venezia Giulia, sia per estensione territoriale sia per numero di abitanti, la Provincia di Udine nasce nel 1797 come dipartimento di Passariano, istituito da Napoleone Bonaparte dopo la conquista della Patria del Friuli. Nonostante il nome del dipartimento, mutuato dalla residenza dogale nelle campagne del Medio Friuli, Udine è stabilmente il capoluogo di una entità territoriale che non fa fatica a imporsi anche nei successivi sistemi politici.

Sia con gli austriaci nel Regno Lombardo Veneto, nella prima metà dell'Ottocento, sia con gli italiani a partire dal 1866, la Provincia di Udine o del Friuli diviene amministrativamente una realtà consolidata. L'Ente - divenuto, con l'evoluzione amministrativa del primo dopoguerra, Deputazione provinciale - si presenta come riferimento per le amministrazioni locali e avvia una politica nuova, interrotta dalla ventennale esperienza autoritaria. Nel secondo conflitto mondiale, in una realtà lacerata dalla occupazione e dalla guerra civile, è nata una Provincia nuova, che ha saputo promuovere uno sviluppo autentico, pur muovendo da ridotte competenze.

La creazione della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia, nel 1963, non ha fatto venir meno l'identificazione dei cittadini con la Provincia di Udine, anzi l'ha rafforzata, come ha dimostrato la positiva prova offerta durante l'emergenza e la ricostruzione in seguito ai terremoti del 1976. Con la riforma degli Enti Locali, la Provincia di Udine è impegnata nel ricoprire un ruolo di coordinamento dei 137 comuni con funzioni di programmazione e di promozione di attività culturali, sociali, di tutela ambientale e di sviluppo territoriale.

L'efficacia amministrativa, l'ammodernamento delle strutture viarie, l'assunzione di una identità specifica nell'ambito degli Enti Locali pongono la Provincia di Udine al ruolo di referente privilegiato dei cittadini a livello intermedio

**Chi è Fabio Marchetti** -fonte [www.provincia.udine.it](http://www.provincia.udine.it)-

Il dott. Marchetti è nato il 5 ottobre 1969 a Codroipo e tutt'ora risiede nella cittadina friulana, dopo il conseguimento della Maturità Scientifica si è laureato in Scienze Politiche, specializzandosi in Organizzazione del Lavoro, e successivamente ha prestato servizio militare nella Brigata Alpina Julia.

Dipendente del Consiglio regionale dal 1998 al 2001, è stato un componente del Consiglio direttivo della Pro Loco di Villa Manin, dove è Probiviro. Presidente del Circolo VAN (Volontari di Alleanza Nazionale) Medio Friuli fino al 1999 ed in seguito incaricato del ruolo di Coordinatore di Collegio del Medio Friuli e, fino al 2002, Commissario della Federazione friulana "Ferruccio de Michieli Vitturi" di AN, incarico ricevuto dal Presidente Gianfranco Fini. Componente del Coordinamento regionale del Partito dal 2003 e membro del Dipartimento Nazionale Trasporti di AN. Il 20 maggio 2007 il Congresso lo elegge Presidente del Partito della Provincia di Udine.

Nel 1999 in seguito all'elezione nelle liste di Alleanza Nazionale nel collegio di Codroipo-Camino al Tagliamento, diventa Consigliere provinciale, assumendo l'incarico di Vice Capogruppo e componente delle Commissioni Trasporti, Viabilità, Turismo e Riforme istituzionali. Dal 2001 è Assessore ai Trasporti, Programmazione di bilancio e Controllo di gestione della Provincia di Udine.

Rieletto nel 2006, ricopre l'incarico di Assessore all'Ambiente e al Turismo, successivamente assume le deleghe alla Viabilità, ai Trasporti, alle Grandi opere, Infrastrutture e alle Politiche comunitarie.

Rieletto alle elezioni del 2008 ricopre la carica di Vice Presidente della Provincia di Udine, Assessore alle Infrastrutture e Grandi opere, alla Viabilità, ai Trasporti, alla Motorizzazione civile ed alla Pianificazione territoriale.

**Per maggiori informazioni:**Tel. **0432 - 279402**e-mail: [francesco.cecotti@provincia.udine.it](mailto:francesco.cecotti@provincia.udine.it)Sito internet: [www.provincia.udine.it](http://www.provincia.udine.it)