

Stefano Gallo Perozzi,
titolare di Saito, azienda organizzatrice
della Tavola Rotonda sui turbocompressori



Regolamentare il mercato del turbo

L'installazione di un turbocompressore non originale rispetta le caratteristiche per le quali il veicolo ha ottenuto l'omologazione o rischia di inficiarne la validità? Nella recente tavola rotonda tenutasi a Sirolo (AN) si è parlato di turbocompressori conformi, equivalenti e non conformi. Vediamo nel dettaglio i temi affrontati durante l'incontro

di Francesca Sirimarco e Maria Ranieri

Quella dei turbocompressori è una tematica complessa e delicata, in primo luogo perché il turbocompressore è determinante al fine della sicurezza stradale e della salvaguardia dell'ambiente, non garantite nel caso di utilizzo di parti aftermarket non in linea con le caratteristiche essenziali del sistema motore. Il turbocompressore, infatti, non viene sottoposto a specifica omologazione di prodotto, ma è coperto da omologazione del gruppo motore e, interagendo con i vari organi

del motore, è fondamentale che non ne alteri le caratteristiche essenziali. Per questa ragione è consentita la sostituzione solo con prodotto originale o equivalente oppure con un prodotto non legato all'omologazione motore ma certificato, perché significa che non ne varia le prestazioni di efficienza, potenza ed emissioni. Non è, invece, consentita la sostituzione con un prodotto dichiarato alternativo ma non certificato, oppure l'installazione di un prodotto legato all'omologazione motore le cui caratteristiche, però, alterano i livelli di potenza o di emissioni. In seconda istanza perché in caso di incidente l'assicurazione dopo avere risarcito il danno, se dovuto, potrebbe rivalersi sul proprietario della vettura qualora a seguito di controlli la turbina o altri organi coinvolti nell'omologazione del gruppo motore dovessero risultare non originali. E in situazioni come queste le responsabilità rimbalzano da una parte all'altra. Chi paga, alla fine? Di questo si è parlato nel corso di una tavola rotonda organizzata da Saito per fare un po' di chiarezza e capire come si potrebbe contribuire a regolamentare meglio il mercato. All'incontro erano presenti, fra gli altri, Stefano Gallo Perozzi per Saito, Giorgio Moffa per FTS e Giorgio Bestente per Contec, oltre ad alcuni rappresentanti dei marchi distribuiti come Peter Hart e Michael Boe per Borg Warner, Julien Le Grix per Honeywell e Masaaki Maruko per IHI.

Il parere della Motorizzazione

Durante la tavola rotonda, oltre a fare il punto sullo stato dell'arte del mercato in Italia si è tenuto conto anche del parere della Motorizza-

Da sinistra:
Mariangela Viglino,
Responsabile Divisione
Turbo di FTS;
Stefano Gallo,
titolare di Saito;
Giorgio Moffa,
Amministratore
Delegato di FTS
e Giorgio Bestente,
Direttore Commerciale
di Contec



zione civile di Milano che, interpellata sul tema oggetto dell'incontro, di recente aveva risposto fornendo le argomentazioni sulla disciplina dei turbocompressori per i veicoli a motore e sulle procedure di omologazione del gruppo motore. Secondo il Centro Prova Autoveicoli, che è l'organo dell'amministrazione preposto alle verifiche di omologazione, le caratteristiche del turbocompressore - come marca, tipo, aspetti tecnici eccetera - sono aspetti essenziali del motore e fanno parte del fascicolo tecnico all'atto dell'omologazione di sistema sia per quanto riguarda le emissioni dei veicoli a motore sia per quanto riguarda la certificazione della potenza.

Al riguardo, la Direttiva 2007/46/CE (con successive modificazioni contenute nell'Allegato IV) specifica che le emissioni e la potenza del motore, insieme all'efficienza, rappresentano i requisiti necessari per l'omologazione dei veicoli a motore. Ciò significa che eventuali modifiche apportate alle caratteristiche essen-

ziali del motore richiedono l'aggiornamento del fascicolo di omologazione, se attuate dal costruttore del veicolo e/o del motore, come stabilisce la stessa direttiva agli articoli 14 e 15. Se, invece, tali modifiche vengono apportate dall'utilizzatore del veicolo già circolante, quindi dal proprietario, lo stesso è tenuto a procedere all'aggiornamento della Carta di circolazione. Lo specifica l'art. 78 del Codice della strada, che prevede anche una sanzione amministrativa - da 419 a 1.682 euro - per chi circola con un veicolo al quale siano state apportate modifiche indicate in fase di omologazione e non riportate sulla Carta di circolazione. A questa sanzione potrebbe aggiungersene una di tipo accessorio, che comporta il ritiro della Carta di circolazione.

Un mercato che va regolamentato

L'aspetto più importante del confronto voluto dai tre distributori riguarda il fatto che la messa in circolazione di turbocompressori indicati quali equivalenti a quelli originali, ma che non rispecchiano le caratteristiche fondamentali indicate nei fascicoli di omologazione del veicolo (marca, tipo, caratteristiche geometriche e di prestazione eccetera), costituisce un aspetto di turbativa del mercato.

Chi, allora, deve preoccuparsi di regolamentare il mercato? Secondo la stessa Motorizzazione spetta ai costruttori prestare particolare attenzione al fenomeno e segnalare le anomalie riscontrate agli organi di vigilanza preposti, al fine di tutelare sia il proprio marchio di fabbrica sia la sicurezza dei consumatori. Alla Motoriz-

Le caratteristiche del turbocompressore fanno parte del fascicolo tecnico all'atto dell'omologazione di sistema. Le modifiche apportate alle caratteristiche essenziali del motore richiedono l'aggiornamento del fascicolo di omologazione se sono attuate dal costruttore; se apportate dall'utilizzatore egli è tenuto ad aggiornare la Carta di circolazione

Turbocompressori

zazione, infatti, spetta il compito di omologare i veicoli prodotti. C'è di più. Nemmeno durante la revisione periodica obbligatoria dei veicoli è possibile verificare se il turbocompressore o altre parti di ricambio del veicolo siano originali, equivalenti o non conformi, perché durante la revisione si effettuano solo i controlli atti a verificare il corretto funzionamento, l'efficienza e la sicurezza del veicolo e che le emissioni rientrino nei parametri consentiti ai fini del rispetto dell'ambiente. Durante la revisione, infatti, non si smonta alcuna parte del veicolo e, pertanto, è impossibile verificare se sui veicoli siano montati turbocompressori o altre parti di ricambio originali, equivalenti o, addirittura, contraffatti. Rimane da chiedersi allora come mai, vista la sua importanza, il turbocompressore non venga sottoposto a specifica omologazione come invece avviene per altre parti di ricambio in aftermarket del veicolo, come ad esempio per i freni.

Possibili azioni

Fatta questa panoramica, si è convenuto che tutti gli attori della filiera debbano essere coinvolti per mettere a punto una serie di azioni congiunte, a partire da una comunicazione mirata verso il mercato, con l'obiettivo di promuovere la qualità dei prodotti a beneficio della sicurezza e dell'incolumità dei consumatori ma anche a tutela dei propri marchi di fabbrica. Come? I costruttori, attraverso un'azione di sensibilizzare le rispettive officine autorizzate perché utilizzino turbocompressori originali e ne informino, a loro volta, i proprietari dei veicoli che anziché badare al risparmio pretendano una manutenzione conforme con prodotti di qualità. Anche i rivenditori di ricambi sono coinvolti perché anche a loro spetta il compito di difendere il mercato dei turbocompressori originali o equivalenti, promuovendo prodotti di qualità. Ma è altrettanto necessario sanzionare quelle aziende che immettono sul mercato prodotti non omologati



Fabio Pellegrini,
Direttore Commerciale
Italia di Sogefi
e coordinatore
dell'area "Prodotto"
di Anfia Aftermarket

con un'azione legale e con il coinvolgimento degli organi di controllo, per fare in modo che i veicoli mantengano i requisiti della loro omologazione anche quando vengono sottoposti a sostituzione di turbina o di altre parti di ricambio. ■