

L'obiettivo primario dei costruttori di motociclette special e custom, una nicchia di artigiani esperti nella preparazione di moto, è poter omologare in Italia le modifiche e dichiararle sul libretto, insomma semplificare una procedura complicata e costosa, che oggi costringe gli appassionati di questo segmento a rivolgersi all'estero per poi re-immatricolare il mezzo in Italia. Le norme restrittive che ci sono oggi in Italia penalizzano il lavoro dei customizer e delle aziende costruttrici di parti speciali e aftermarket, ma, alla fin fine, anche lo stato italiano. E' quanto sostiene Sergio Sacco, progettista e responsabile per la FIC (Federazione Italiana Customizers) del progetto "Omologare in Italia". Sacco ha infatti realizzato uno studio, in base all'analisi dei dati di mercato, dal quale emerge che, a legalizzare le modifiche in Italia, da guadagnare ne avrebbero anche le casse della pubblica amministrazione.

"Ho estrapolato dai dati ACI, relativi alle vendite delle moto di serie, il genere custom e, ipotizzando che tutti i nuovi acquirenti di questo prodotto facessero una sola modifica all'anno e che ufficializzarla costasse 100 euro, alla fine di ogni anno nelle casse dello stato potrebbero entrare 1.750.000 euro" afferma Sacco. E sono stime al ribasso, ci spiega, in quanto ci sarebbero sicuramente molti più mezzi, tra quelli circolanti, a cui verrebbero apportate modifiche.

Secondo l'analisi del rappresentante della Federazione, che raggruppa una cinquantina di aziende artigiane, stiamo parlando di un settore di nicchia che, nel triennio 2006-2008 ha rappresentato in media il 4% delle vendite totali di moto. "Esattamente sono in media 17.561 all'anno le moto custom vendute nel triennio considerato ed è un segmento costante, che, nonostante la crisi, ha mantenuto la sua quota di mercato del 4%, diminuendo sì, ma nella media del mercato e non di più, come è invece avvenuto per altre fasce di prodotto".

Anche se parlare di moda e tendenze in un mondo che dall'uniformità fugge, enfatizzando la personalizzazione, abbiamo provato a chiedere a Sacco che ruolo giocano, nella customizzazione, le ruote e i pneumatici e quali sono le nuove tendenze. "Sono componenti fondamentali per la sicurezza, ma anche per l'estetica", ci risponde. "L'ultima tendenza in termini di pneumatici è montare delle gomme enormi al posteriore. Un'altra vena che sta invece rinascendo è quella dell'old style, il desiderio di riportare le moto al vecchio stile, con le gomme strette, la spalla colorata di bianco e i cerchi con i raggi. Pirelli è uno dei marchi più utilizzati, ma anche Metzeler e Dunlop".

Il percorso per la liberalizzazione del mercato è ancora lungo secondo la Federazione, ma negli ultimi tempi sono stati fatti importanti passi in avanti: da un lato la FIC, ha assunto un ruolo ufficiale ed è seduta, al fianco di associazioni più "forti" in termini di volumi di mercato come Ancma e Assoruote, ai tavoli istituzionali, dall'altro, sta collaborando

con Dekra, l'ente di certificazione europeo, per mettere a punto una procedura di omologazione made in Italy.



© riproduzione riservata
pubblicato il 25 / 01 / 2011