

PERCHE' NON ARRIVA QUESTA LEGGE ?

Inviato da A.A.V.S.

mercoledì 11 giugno 2008

Ultimo aggiornamento sabato 11 ottobre 2008

LEGGES DI MODIFICA DEL CODICE DELLA STRADA: PERCHE' NON SONO BASTATI OTTO ANNI. Sono passati ormai più di otto anni da quel febbraio 2001 quando il Sen. Giancarlo Pasquini ha presentato il Disegno di Legge 5019, studiato e promosso da A.A.V.S. con l'obiettivo di regolamentare il movimento e, nel contempo, garantire la libera circolazione dei veicoli di interesse storico e dobbiamo purtroppo constatare che siamo ancora lontani da una soluzione che garantisca in qualche modo la sopravvivenza stessa del motorismo d'epoca. Dobbiamo anzi dire che siamo di nuovo al punto di partenza e non possiamo non chiederci perché tanti anni e tanti sforzi sono passati inutilmente. Era sembrato che una legge che, attraverso limitate modifiche al Codice della Strada, riordinava e razionalizzava il movimento, che raccoglieva il consenso di molti parlamentari di entrambi gli schieramenti politici, che era attesa dagli appassionati, dagli operatori del settore, che era sostenuta dalle riviste specializzate, forte di tanti consensi, potesse venire approvata in tempi relativamente brevi. Possiamo affermare senza timore di essere smentiti che A.A.V.S. è stata la prima associazione ad aver colto con forte anticipo i segnali che facevano presagire grossi pericoli per la libera circolazione dei veicoli d'epoca e l'unica ad essersi mossa tempestivamente promuovendo la presentazione, nel corso degli anni, di diversi Disegni di Legge (n. 5019/Pasquini, n. 826/Pasquini, n. 2575/Magnalbò, n. 840/Camber e n. 986/Menia) e seguendone l'iter parlamentare giorno per giorno. Per questo motivo A.A.V.S. è in grado di fare una analisi obiettiva degli accadimenti e fornire delle spiegazioni plausibili per la mancata approvazione di un provvedimento che, per quanto premesso, non avrebbe dovuto incontrare opposizioni. Da una parte c'è indubbiamente la proverbiale lentezza dei lavori parlamentari. Una volta assegnati alle varie Commissioni, i DdL vengono messi all'ordine del giorno in sedute poco ravvicinate e di breve durata. Successivamente vengono proposti degli emendamenti al testo che si stratificano, spesso disordinatamente, sul testo di partenza fino a stravolgerne la logica. Ciò si è verificato in particolare con il DdL 2575 (Magnalbò) che è giunto all'approvazione della Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni del Senato in una stesura che poco o nulla aveva a che fare con il testo originale, con delle cervelotiche classificazioni che regolamentavano la circolazione dei veicoli in funzione della loro cilindrata, tanto da far considerare positivamente il fatto che la XIV Legislatura fosse giunta a conclusione prima della definitiva approvazione di un testo diventato peggiorativo della situazione esistente. E che dire, nella trascorsa Legislatura, della proposta del sen. Filippo Berselli, che contemplava la circolazione soltanto in occasione di manifestazioni autorizzate, previa nulla osta di tutti i Comuni interessati e suggeriva di identificare una giornata infrasettimanale per potersi recare dai vari meccanici, carrozzieri ecc. per ordinaria manutenzione? Dall'altra parte bisogna però evidenziare come la maggiore responsabilità della mancata approvazione vada senz'altro attribuita all'ASI. L'ente, certamente in buona fede, ha cercato di tutelare i propri iscritti (circa 120.000) ma lo ha fatto adottando una politica talmente maldestra che, alla fine, ha danneggiato non solo i propri soci ma la totalità degli appassionati (circa 600.000). Di fronte alla esplicita e non negoziabile intenzione del Legislatore di allargare ad altre associazioni qualificate il compito di certificare i veicoli, togliendo di fatto all'ASI il monopolio, l'ente ha messo in atto tutti i tentativi per rallentare l'iter del provvedimento, dapprima cercando di squalificarne, attraverso una intensa campagna di stampa sia il presentatore che i contenuti, definendoli "disdicevoli"; (La Manovella - gennaio 2004, pag. 4), pressando quotidianamente relatore e componenti della Commissione competente che, esasperati, in più di qualche occasione, hanno declinato la richiesta di udienza ed infine sollecitando la presentazione di ben 110 emendamenti all'ultimo provvedimento in esame, che conteneva appena 14 articoli, al fine evidente di rallentarne il cammino per evitarne l'approvazione entro la legislatura, circostanza che si è puntualmente verificata. Altro motivo per cui l'ASI si è fermamente opposto all'approvazione del provvedimento è certamente il fatto che questo prevedeva, tra l'altro, che la certificazione di un veicolo fosse intesa come un servizio a disposizione di tutti, contro rimborso delle spese di Segreteria, prescindendo quindi da ogni obbligo per il proprietario del veicolo di associarsi a qualsivoglia ente o associazione. Viene certificato quindi il veicolo come oggetto meritevole di questo riconoscimento e non in quanto appartenente ad un socio. Non tutti forse sanno che i certificati che l'ASI rilascia rimangono di proprietà dell'ente e vengono concessi in uso al socio; perdono ogni valenza e devono essere restituiti in caso di cambio di proprietà del veicolo! Evidentemente è convinzione dell'ASI che soltanto i veicoli dei soci in regola con la quota associativa siano di interesse storico ed abbiano diritto a circolare, escludendo gli altri. In un'intervista recentemente apparsa il presidente dell'ASI ha affermato che gli appassionati e i collezionisti in Italia sono 122.000. Eh, no, caro presidente. Gli appassionati sono molti ma molti di più. Basti pensare che nel nostro Paese si contano oltre 600 club e di questi circa 250 aderiscono all'ASI. Per questo motivo siamo certi che i componenti del nuovo Parlamento che saranno chiamati a legiferare sull'argomento terranno in debita considerazione il fatto che l'ASI non rappresenta la maggioranza degli appassionati italiani. Muovendosi come l'ASI si è mosso a proposito delle modifiche al Codice della Strada avrà inteso forse fare gli interessi dell'ente, ma non ha di certo fatto quelli del motorismo storico in generale. Infatti gli appassionati, per poter circolare, sono costretti a dipendere dalle singole decisioni degli 8103 sindaci dei Comuni italiani. A noi ricorda tanto l'episodio biblico di "muoia Sansone con tutti i Filistei"! Per concludere, nel numero di maggio di Automobilismo d'Epoca, l'editoriale di Francesco Pelizzari auspica una pronta approvazione di una legge seria, e su questo siamo più che d'accordo. Sul fatto invece che sia l'ASI a farsene carico, visto come sono andate finora le cose, nutriamo più di qualche dubbio ma, da ottimisti quali siamo, auspichiamo che più di qualcuno venga folgorato sulla via di Damasco.