

## DECRETO MATTEOLI: IMMATRICOLAZIONI DIFFICILI

Inviato da A.A.V.S.  
martedì 28 dicembre 2010

### RIAMMISSIONE ALLA CIRCOLAZIONE DI UN VEICOLO STORICO:

### CRONISTORIA DI UN CALVARIO E AMARE CONSIDERAZIONI

Un nostro socio ci ha fatto partecipi delle traversie occorse nel tentativo (fallito) di immatricolare la sua moto FN M60 del 1926 fornendoci copia della lettera da lui indirizzata al presidente dell'ASI avv. Loi e rimasta finora priva di risposta.

Riteniamo utile pubblicarla integralmente perché, oltre a descrivere nei particolari una situazione in cui molti potrebbero trovarsi, consente di fare qualche utile considerazione.

Egregio  
Presidente,

giovedì 9

dicembre u.s. mi sono recato, con al seguito la mia FN M60 del 1926, (Motocicletta nota all'ASI per averla ammessa a partecipare all'edizione 2010 dell'ASI Moto Show) al Centro Prova Autoveicoli di Verona per ottenere, dopo visita e prova così come prescritto dalla normativa vigente (DM 17 dicembre 2009, pubblicato sulla G.U. del 19 marzo 2010 S.O.) il rilascio del Certificato di approvazione da esibire poi all' UMC per ottenere targa e documento di circolazione. L'appuntamento mi era stato fissato dopo aver presentato regolare domanda, naturalmente corredata dall'indispensabile Certificato di Rilevanza Storica n.10043 rilasciatomi dall'ASI in data 15 ottobre 2010 e firmato in originale, previa apposizione del timbro a secco, proprio da Lei Illustrissimo Presidente Nazionale ASI.

Arrivava il mio turno, erano circa alle 11 e 30, dopo aver assistito alle maccheroniche prove e verifiche effettuate su una povera Lambretta del 1954 che si presentava al sacro cospetto dello stesso verificatore, l'Ing. ROSSI, per la terza volta, dopo aver ottemperato alle prescrizioni formalizzate dallo stesso, che le aveva imposte nelle due precedenti visite, (Dispositivi visivi e di illuminazione marchiati IGM così come il dispositivo acustico, oltre alla costruzione ed installazione di apposita staffa atta a permettere il posizionamento di un telaio metallico portante un ruotino collegato elettricamente ad una centralina pure fissata al motoveicolo); centralina e ruotino penso configurassero il decelerometro ma la centralina, sostituita per ben tre volte, reiteratamente non funzionava tanto che il povero Verificatore si attrezzava con cordella metrica e calcolatrice così, dopo aver calcolato, spero applicando corrette ed appropriate formule, ed individuato gli spazi di frenata partendo dalla velocità di 40 Km/h, poteva procedere alla verifica degli stessi con il mezzo condotto da un malcapitato collaboratore del proprietario che si

produceva in disperate frenate sull'asfalto reso viscido dalla pioggia e dalla nebbia. Infine spuntava un fonometro che pure non funzionava, ma questa volta erano solamente le batterie; con il fonometro si procedeva alla verifica, ad appropriata distanza, del dispositivo acustico e della rumorosità allo scarico.

A supporto di quanto esposto posso esibire filmati e foto che ho ripreso durante lo svolgimento della seduta.

Orgoglioso e fiero

del mio mezzo, arrivato il mio turno, lo sottoponevo alle speciali attenzioni dell'Ing. G. ROSSI che iniziava verificando il numero di telaio, proseguiva con i dispositivi visivi e di illuminazione e precisamente verificava il bellissimo ed originale dell'epoca faro BOSCH a pera, il fanalino posteriore sempre dell'epoca ed adattato per inglobare la luce di posizione, la luce targa e la luce di stop, terminava con il catadiottro. Dopo aver verificato, mediante cordella metrica, posizione, dimensioni dei dispositivi ed altezze dal piano stradale e dopo aver accertato il perfetto funzionamento dell'insieme, mi veniva fatta rilevare e quindi contestata l'assenza delle marchiature IGM. Passati alla verifica dei bellissimi pneumatici a tallone 26x3 CORD "Tre Stelle", nuovi e perfetti, mi veniva contestata l'assenza dell'omologazione. Armatosi di fonometro, quindi, il coriaceo Verificatore provava, alla distanza di 30 metri, presi sempre con la cordella metrica, l'efficienza e l'efficacia del dispositivo acustico naturalmente un BOSCH ad imbuto, dell'epoca, modello FD4A rigorosamente conservato; il malcapitato, al passaggio comandato della corrente emetteva un suono che, rilevato rigorosamente dal fonometro posto alla distanza canonica, risultava essere di appena 70db al posto dei previsti 80db.

Sempre

l'infaticabile Verificatore mi chiedeva di mettere in moto il mezzo per procedere alla verifica della rumorosità allo scarico; naturalmente orgoglioso di far sentire la musica emessa dal motore, partito al primo colpo di pedivella, provvedevo ad accelerare fino a circa un terzo della potenza ma all'Inflexibile non bastava, voleva i due terzi della potenza per validare la prova. A tale richiesta mi opponevo spiegando le problematiche meccaniche di un motore ultraottantenne con particolare riguardo alle valvole ma evidentemente parlavo una lingua incomprensibile. Al termine della seduta venivo congedato con la raccomandazione di provvedere a dotare la mia FN di dispositivi acustici, visivi e di illuminazione, nonché di pneumatici, di tipo omologato; inoltre, per poter affrontare la prova di frenata, mi veniva espressamente richiesto di dotare la parte posteriore del motoveicolo di apposita staffa metallica atta a supportare il telaio porta ruotino del decelerometro. Così ero liquidato e rimandato alla seduta del 27 gennaio 2011. Come ultima ed inutile risorsa cercavo, infine, di far comprendere all'Ing. ROSSI lo spirito della normativa, supportato dalla mia analisi documentale e da quanto riportato nei mesi passati sulla stampa associativa ASI, dove non si è mai smesso di vantare e di millantare la risoluzione di tutti i problemi; non sortivo, peraltro, alcun risultato positivo per cui chiedevo di essere accompagnato e ricevuto dal Dirigente Ing. Fabio MEZZALANA che mi accoglieva, con fare sbrigativo e con inaccettabili e reiterati atteggiamenti di palese fastidio, per ribadirmi la assoluta giustezza e ragionevolezza delle ragioni e delle richieste espresse dal suo collaboratore, Ing. ROSSI.

Illustre

Presidente, stanti così le cose, mi sa dire che fine faranno, oltre l'FN, la mia Balilla, la mia GTS e la mia VB1T che di omologato non hanno nulla tranne la mia datata (Tessera ASI n.16018) passionaccia?

Fin qui la cronistoria della disavventura dal sapore kafkiano.

Quanto alle considerazioni, è opportuno ricordare che tanto il Decreto Matteoli che la Circolare della Direzione Generale per la Motorizzazione del 3 marzo 2010 avevano suscitato tra gli addetti ai lavori delle perplessità e forti dubbi sulle reali difficoltà che si sarebbero incontrate sia per la possibilità di immatricolare veicoli ante '60 di origine sconosciuta (senza documenti e senza targa) sia per la loro circolazione su strada.

Prova ne sia che la Motorizzazione ha sentito la necessità di pubblicare, lo scorso 4 ottobre, una seconda circolare, la n. 79260 che avrebbe dovuto chiarire i dubbi residui e dare la corretta interpretazione delle norme emanate con il Decreto Ministeriale con l'intento – a loro dire – di semplificare le procedure.

Questa recente Circolare ha chiarito sì i dubbi dandoci però purtroppo la certezza che le immatricolazioni sarebbero in definitiva divenute impossibili a meno di pesanti interventi di trasformazione dei sistemi di frenatura, di illuminazione e degli avvisatori acustici, snaturando così l'originalità del veicolo.

Nello specifico l'Allegato II al Decreto Ministeriale stabilisce che i dispositivi di segnalazione acustica e i dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione – anche per i veicoli ante '60 - devono essere di tipo omologato cioè devono riportare la stampigliatura I.G.M. ....

Per non parlare poi dei parametri di decelerazione previsti dalla tabella allegata al Decreto Matteoli: obiettivamente nessun veicolo ante-guerra sarebbe in grado di rispettarli.

Proviamo a fare qualche esempio: naturalmente una Alfa Romeo 6c 1750 degli anni '30 non è dotata all'origine di fari e fanalini omologati I.G.M.

Dovrebbe, per essere immatricolata, montare forse fari più moderni, che dire, quelli della FIAT 124 o dell'Alfa Romeo 164 ? e, in aggiunta un moderno servo-freno a depressione ?

Per cercare di dare soluzione a questi problemi, lo scorso 1 dicembre siamo stati ricevuti a Roma dal Direttore Generale della Motorizzazione arch. Maurizio Vitelli il quale, dopo un lungo colloquio, ha garantito la sua massima disponibilità ad intervenire presso i C.P.A. (Centro Prova Autoveicoli) che sono gli unici autorizzati a svolgere i collaudi sui veicoli ante '60.

Purtroppo, come chiaramente evidenziato nella lettera del nostro socio, il tentativo di immatricolare una moto FM M60 del 1926 presso il C.P.A. di Verona non ha avuto esito positivo in quanto non montava dispositivi di segnalazione e di illuminazioni omologati, come previsto dal Decreto Matteoli e il responsabile del Centro non era autorizzato ad agire in deroga alle norme vigenti.

E' evidente che se si vuole che l'ingente patrimonio motoristico storico italiano non sia confinato nei musei ma sia a disposizione di tutti i cittadini, non è certo questa la strada giusta.

Senza contare che se le norme dettate dal Decreto Ministeriale verranno applicate in maniera restrittiva, il problema non riguarderà soltanto i relativamente pochi veicoli da immatricolare, ma la generalità dei veicoli in fase di revisione periodica.

A tale proposito A.A.V.S.

ha già chiesto di poter incontrare il ministro Matteoli per suggerire, in attesa dell'approvazione di una legge che razionalizzi tutto il comparto dei veicoli storici, almeno la modifica del Decreto attualmente in vigore.

E' doveroso infine sottolineare il comportamento dell'ASI che, dopo aver evidenziato il proprio contributo alla stesura delle nuove norme, ha steso un velo di silenzio sull'argomento.

E' possibile che ciò dipenda dal fatto che ormai la stragrande maggioranza dei "tesserati" è rappresentata da possessori di veicoli "moderni" (ventennali) e che, di conseguenza, tutelare i veicoli ante-guerra è diventato poco interessante e poco conveniente.