

SOS rifiuti!

Torniamo - lo facciamo ciclicamente - sul tema della reimmatricolazione delle moto di interesse storico. Purtroppo senza alcuna novità di rilievo, anzi. Perdura il problema dei veicoli demoliti e senza documenti. Che, nella realtà dove ci siamo mossi, sembrerebbero destinati al definitivo macero. A meno che, affidandosi all'agenzia, i "rifiuti" non riescano ad essere correttamente riciclati...

di Aldo Benardelli

• **Attenzione quando, magari ad un mercatino, acquistate una moto o uno scooter. Verificate sempre la disponibilità di documenti e targa perché senza di questi è impossibile rimettere in circolazione il mezzo. In caso di moto radiate si può invece procedere alla reimmatricolazione in Motorizzazione.**

◆ Nessuna nuova, buona nuova. Sembrerebbe di no. Gli attesi chiarimenti in tema di reimmatricolazione delle moto di interesse storico giacciono in un limbo preoccupante. E nel frattempo si diffondono notizie, di ignota origine, destinate a creare allarmismi ingiustificati. Come quella che indica come decaduta la possibilità, a partire dal 2009, di riscrivere al PRA (Pubblico Registro Automobilistico) i veicoli radiati d'ufficio per mancato pagamento della tassa di possesso, anche se completi di targa e libretto. Niente di più falso! Certo che oggi chi ci governa ha ben altre gatte da pelare: in un clima di recessione è doveroso



dare rilievo a provvedimenti ben più pressanti sul fronte economico e sociale. Va però riconosciuto che il collezionismo di moto e auto d'epoca, nel suo piccolo, non produce "rifiuti" - ai sensi dell'articolo 6, Decreto Legislativo 22/97 - bensì movimento di danaro che coinvolge artigiani quali sono i restauratori, i carrozzieri, i produttori e commercianti di ricambi, le agenzie di pratiche automobilistiche e non ultimo lo Stato che introita tasse e balzelli assortiti. Numeri piccoli, certo, ma con il segno positivo. Una piccola precisazione... lessicale: per il Codice della Strada i veicoli d'epoca sono quelli "cancellati dal PRA perché destinati alla



conservazione in musei o locali pubblici o privati... la cui circolazione è consentita soltanto in occasione di apposite manifestazioni o raduni autorizzati... all'uopo devono essere provvisti di una particolare autorizzazione rilasciata dal competente ufficio del Dipartimento per il Trasporti Terrestri...". Mentre nella categoria dei veicoli storici o di interesse collezionistico "rientrano tutti quelli di cui risulti l'iscrizione in uno dei seguenti registri: ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI... possono circolare sulle strade purché posseggano i requisiti previsti per questo tipo di veicoli". E già che ci siamo: i veicoli di interesse storico o collezionistico per il Codice rientrano nella categoria dei veicoli atipici e devono essere sottoposti a revisione annuale. Paradossalmente, un rudere malmessato di oltre 20 anni di età, se non è iscritto ad alcun Registro storico, fa la revisione ogni due anni. Per quanto riguarda la reimmatricolazione di veicoli storici, attualmente non è possibile rimettere in circolazione moto prive di documenti o demolite. Sappiamo che questa affermazione scatenerà una ridda di smentite e interrogazioni tra i nostri lettori e non solo: ne siamo consapevoli e ce ne assumiamo la responsabilità. Per un motivo molto semplice: perché così ci è stato risposto da tutti quelli preposti al disbrigo di tali pratiche e quindi PRA, uffici e ingegneri della Motorizzazione, delegazioni ACI e chi più ne ha più ne metta. Le abbiamo tentate tutte, presentandoci come giornalisti in cerca di doverosi chiarimenti o come semplici cittadini vogliosi di rimettere in vita la moto del nonno. Questo ufficialmente. Già, perché siamo pronti a scommettere che qualche lettore ci scriverà per dirci che lui quella pratica è riuscito a farla, che non è vero qui e non è vero là... mentre, altrettanto sicuramente, qualcuno scriverà dicendo che gli avevano ventilato la possibilità ma intanto la pratica è ferma da mesi... e altri ancora che, come noi, saranno stati respinti dalla Motorizzazione di competenza senza possibilità di replica. Il problema dove risiede? Nel fatto che non ci sono regole scritte chiaramente che valgano per tutti. E quelle scritte si prestano a interpretazioni diverse, spesso delegate all'arbitrio dell'ingegnere di turno. Senza fare nomi nè indicare luoghi, abbiamo constatato di persona che un ingegnere di una Motorizzazione accettava di reimmatricolare un veicolo demolito, mentre un suo collega, della stessa Motorizzazione, la rifiutava a priori. E qui entra in gioco il buon senso, che dovrebbe prevaricare il "politichese" di molte circolari poco comprensibili ai più. Ci spieghiamo. Il certificato di demolizione testimonia la vita precedente di quella motocicletta: che è stata acquistata, immatricolata, ha verosimilmente circolato e, soprattutto, che non è stata rubata. Poi, purtroppo, per quell'insana mania di "riconsegnare" targa e libretto per cessato utilizzo e per non aver più il bollo(!) da pagare, è stata dimenticata

N. 71/460599 TARGA FI 200943 Mod. MC 802

MOTOCICLO - MOTOCARROZZETTA
per trasporto di persone ad uso privato (2)

Fabbrica e tipo NOARDH ISO Telaio n. 14480 pagamento
Anno di prima immatricolazione 19 71 di fabbricazione nazionale (3) ESTERA
MOTOVEICOLO (1) nuovo di fabbrica - usato già immatricolato con targa
Modello del motore ISO
Cilindrata totale cm³ 450 Combust. (4) B Tempi 4 Cilindri 2 Diam. 73 Corsa 89
Potenza massima: CV 8.2 POTENZA FISCALE (6): CV 8 Giri (6) n/l' 6.000 Cambio a 5 marce (7) con - senza retromarcia
Posti totali (8) n. 2 Carrozzeria 19 Freni (1) serv.: mecc., idr., mecc. Passo m 140
Pneumatici (8) anteriori: 3.00 x 19 posteriori: 4.00 x 19 Freni (1) serv.: mecc., idr., mecc. Silenz. Aspiraz. DGM Scarico DGM
Dispositivi di illuminazione, di segnalazione visiva ed acustica, silenziatore: Regolamentari Decibel 77
Annotazioni: Collaudato del 24-6-71 Doc. n. 1738 del 21-5-71

(*) e p. Il Direttore Compartimentale

(1) dipendenza il caso che non ricorre - (2) ove ricorre completare con «da locare senza conducente», o «per noleggio con conducente», ovvero il pubblico servizio da piazza» - (3) o, «estera» - (4) B: benzina; M: miscela - (5) scritto in cifre e in lettere - (6) corrispondenti alla potenza massima - (7) compreso quello del conducente e il posto dietro purché munito di sellino, maniglia, poggiatesta - (8) o misure equivalenti dei pneumatici - (*) sigla del compilatore.

C 476076

in un'umida cantina. Bene. Cosa la differenza da un modello identico, immatricolato nello stesso anno, dimenticato in un'umida cantina con la sua targa e il suo libretto, cancellato dal PRA - quindi a tutti gli effetti legali non più esistente - per mancato pagamento della tassa di possesso? Solo un pezzo di carta. Grazie ai Registri Storici riconosciuti ASI e FMI che rilasciano la certificazione delle caratteristiche tecniche (e, per alcuni Marchi come Piaggio, Gilera, Guzzi ecc è possibile ottenere anche fotocopia del certificato di omologazione originario) che enuncia tutto quanto

• Sopra, un libretto originale di una moto d'epoca e, sotto, una certificazione di conformità storico-tecnica di un'altra moto iscritta al Registro Storico della FMI. Con entrambi i documenti diventa possibile reinscrivere al PRA una moto radiata d'ufficio, mantenendo il numero di targa originale.

FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA
REGISTRO STORICO NAZIONALE

CERTIFICAZIONE DI CONFORMITÀ STORICO-TECNICA

Numero 63447 Data 10/04/2007

Tipologia TURISMO - POSTCLASSICA

Dati identificativi del Motociclo:

Marca e Modello **BENELLI 250 2C**

Targa **PE 32563** Cilindrata **231**

N. Telaio **20332**

N. Motore

Anno di immatricolazione **1983**

Qualunque modifica alle caratteristiche tecnico-costruttive comporta l'immediata cancellazione dal Registro Storico

IL PRESIDENTE
[Firma]

(e anche di più) era riportato sul libretto, la moto demolita ritorna ad avere gli stessi diritti - a nostro avviso - di quella radiata. Dovrà sottostare al collaudo e non potrà più avere il vecchio numero di targa, d'accordo, ma potrà tornare a far sentire ancora la sua voce. Per le moto senza documenti il discorso è più complesso perché non è facile accertarne la lecita provenienza. È raro riuscire a risalire dal numero di telaio a quello di targa. Molti telai erano inseriti negli archivi dimenticando le eventuali sigle prima del numero: così potrebbero trovarsi numeri identici appartenenti a veicoli diversi (www.coordinamento.mininterno.it). Un vecchio contrassegno assicurativo da cui ricavare il numero di targa è la soluzione a tutti i problemi: dall'estratto cronologico verremo a sapere la storia della moto, denunceremo la perdita dei documenti e, in teoria, potremmo chiedere la riimmatricolazione anche senza iscrizione al Registro storico con certificazione tecnica. Che lo ricordiamo, è essenzialmente una pratica che serve al manteni-



• Sovente si trovano ottimi esemplari di moto da fuoristrada, prive tuttavia di qualsiasi documento perché demolite. Normalmente non è possibile ritargare il mezzo, tuttavia ci sono delle agenzie di pratiche automobilistiche che a volte riescono nel "miracolo".

mento della targa originale se presente. Se manca la targa, il veicolo va reimmatricolato con una targa nuova, sia che si tratti di un mezzo d'epoca che di uno appena uscito dal concessionario e che perde la targa appena girato l'angolo. Il consiglio è sempre quello di procedere all'iscrizione della moto al Registro Storico e dotarla anche della certificazione tecnica: più documentazione si presenta, meglio si dispongono gli esaminatori...

Gettiamo ancora un po' di benzina sul fuoco dicendo una cosa che potrà far storcere il naso, ma che di fatto è una realtà incontrovertibile: ci sono agenzie di pratiche automobilistiche in grado di espletare la pratica di reimmatricolazione delle moto demolite. Ne siamo venuti in contatto, ci hanno confermato documenti alla mano la felice soluzione di molte trafile apparentemente insormontabili. E soprattutto ci hanno confermato quello che abbiamo verificato di persona e che abbiamo prima detto: alcune Motorizzazioni e alcuni ingegneri accettano queste pratiche, altri no.

Non pensiamo a collusioni particolari tra i titolari delle agenzie e ingegneri: è un dato di fatto che chi si muove professionalmente da anni con serietà in questo settore, acquisendo una solida e specchiata credibilità, possa riuscire dove il comune mortale sbatte irrimediabilmente la faccia. Anche perché le agenzie, quelle che hanno voglia di darsi da fare, hanno la possibilità di contattare personalmente Motorizzazioni diverse: fino a trovare quel "buon senso" necessario a far passare la pratica. Tenedo anche presente che un'agenzia è un volto conosciuto nei vari uffici, sa già dove andare, a quale porta bussare. Ovviamente tutto ciò ha un costo. Che, vista l'aria che tira, quasi sempre vale la candela. Nessuna nuova invece sul fronte delle moto radiate d'ufficio. Che non presentano particolari difficoltà, a parte il tempo da perdere, per essere rimesse su strada. La pratica è esaurientemente spiegata sul sito www.aci.it - per circolare - guida pratiche auto - reinscrizione veicoli storici. In questo caso si parla di riiscrizione al PRA e non di riimmatricolazione, ma solo nel caso in cui si abbia almeno la targa: in mancanza di questa, come abbiamo visto, si dovrà procedere al rilascio di una targa nuova e quindi si parla a tutti gli effetti di una reimmatricolazione. Alcune considerazioni. Il primo passo è sempre l'iscrizione della moto al Registro Storico, fatto che consentirà di mantenere la targa originale. Se si è proprietari del mezzo o si conosce l'ultimo intestatario, nessun problema; ma nel caso in cui l'ultimo proprietario sia ignoto, si dovrà produrre un atto di vendita a proprio favore autenticato dal notaio. Il venditore può essere un amico o chicchessia: l'importante è conoscere un notaio che accetti di autenticare un atto tra il venditore che dichiara di essere proprietario non risultando però esserlo mai stato e un acquirente. Sempre dopo aver accertato la provenienza lecita della moto. Avendo difficoltà a trovare il professionista in questione - non tutti accettano di espletare tali pratiche - la solita agenzia potrà mettere a disposizione il notaio per l'autentica. Ultime notizie danno possibile a Milano anche l'autentica presso gli uffici del Comune, fino a ieri rifiutata. In compenso in Lombardia è scoppiata un'altra grana: la Regione ha chiuso il conto corrente postale sul quale si pagavano le tasse automobilistiche con i bollettini tradizionali. Oggi si paga *on-line*, dal tabaccaio, agli uffici ACI e nelle agenzie abilitate come Sportello Telematico dell'Automobilista. Poiché questi metodi prevedono l'inserimento di targa e codice fiscale, ovviamente di un veicolo cancellato dal PRA non risulterà niente. E allora, come e dove si pagano le 3 annualità di bollo maggiorate del 50% che sono necessarie alla pratica di reinscrizione della moto radiata? A oggi, la Regione Lombardia - Ufficio Imposte e Tributi, non ha dato risposta. Ma sappiamo che qualcuno, in contatto con la solita agenzia, è riuscito a "forzare" il sistema e ad effettuare i pagamenti dovuti...