

Anno VIII

SPACXZIO

Numero 14

Semestrale del CX Club Italia - Aprile 2009 - Direttore Responsabile Maurizio Venturino - Redazione: Via Strozzi, 4 35020 Pernumia PD - Reg. Tribunale di Padova 5/12/2003 n° 1867
Stampa: Topografia Graphicomp Via Saffeponti, 75/1 6 52100 Arezzo - Sped. in abbonamento postale - 70% - CNS Padova





SPACXZIO

ANNO VIII NUMERO 14

Periodico semestrale edito dal CX Club Italia. Redatto e composto in proprio.

Direttore Responsabile:
Maurizio Venturino

Comitato di Redazione:
Baiocchi M.
Marigo A.
Marigo F.
Siccardo M. (Resp. Rel. Est.)
Venturino M.
Volpe S.

Hanno collaborato:
Azzena R.
Flisi A.
Lorenzin G.

Foto:

Azzena R.
Baiocchi M.
Banchieri S. (copertina)
Cotti A.
Flisi A.
Marigo F.
Martinello G.
Siccardo M.

Questa rivista non contiene informazioni pubblicitarie.

Eventuali messaggi sono stati scelti dalla Redazione perché rappresentativi della comunicazione dell'epoca.

Registrato presso il Tribunale di Padova il 5/12/2003 col numero 1867

Stampa:

Tipografia Graphicomp
Via Setteponti, 75/16 Arezzo

SOMMARIO APRILE 2009

Parole e pensieri.....3
Di Maurizio Venturino Vice-presidente del CX Club Italia

La Citroën e i Citroënisti "storici" 7
Di Roberto Azzena

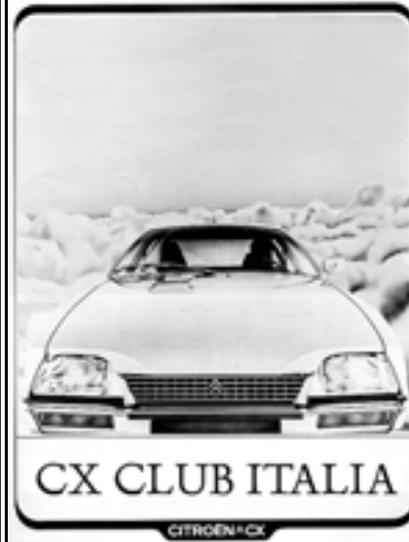
Citroën e il bidet: un nesso incontestabile (o quasi)10
Di Alberto Flisi

La CX cabriolet "Orphée".....12
Di Maurizio Baiocchi Responsabile Relazioni Esterne SM Club Italia

Vacanze romane.....16
Di Gabriella Lorenzin

Parole e pensieri 21
Di Maurizio Venturino Vice-presidente del CX Club Italia

Accessori.....24
A cura della Redazione



CX CLUB ITALIA

Club Aderente R.I.A.S.C.

Consiglio direttivo:

Presidente:
Camillo Cotti
Vicepresidente:
Maurizio Venturino
Segretario:
Silvia Volpe

Consiglieri:
Aurelio Marigo
Paolo Marigo
Oliviana Penello

Sede Sociale e Segreteria:
Via Strozzi, 4
35020 Pernumia PD
Tel.:0429-779289
e-mail: info@cxclub.it
Indirizzo Internet:
www.cxclub.it

AVVISO IMPORTANTE

Preghiamo tutti i Soci che fossero dotati di posta elettronica di fornire il loro indirizzo alla sede del Club (info@cxclub.it). Ciò consentirà, in caso di necessità di comunicare più rapidamente, a costi ridotti.



PAROLE E PENSIERI

Di Maurizio Venturino Vicepresidente CX Club Italia

Prima parte: le parole (dei politici).

Tante, troppe.

Ritorno, dopo diciotto mesi, sullo "stato dell'arte" dei quattro DdL riguardanti "Disposizioni in materia di veicoli di interesse storico e collezionistico" secondo la definizione dell'articolo 60 del Codice della Strada.

Dato il contenuto... parcheggiati in Parlamento anche perché ben più gravi sono le preoccupazioni che affliggono l'Italia e non solo.

Inoltre l'assegnazione di tanti provvedimenti sullo stesso argomento molto probabilmente indurrà il presidente della VIII Commissione del Senato a costituire un Comitato Ristretto per armonizzarne i contenuti.

E questo, lo sappiamo ormai per esperienza, non farà altro che allungare i tempi.

In ordine di data di presentazione: DdL numero 94 d'iniziativa del Senatore Filippi (29 aprile 2008); DdL numero 339 d'iniziativa del Senatore Berselli (6 maggio 2008); DdL numero 946 d'iniziativa del Senatore Camber (23 luglio 2008) e, dulcis in fundo, DdL numero 1220 d'iniziativa del Senatore Zanetta (19 novembre 2008).

Quest'ultimo, di cui sentivamo la mancanza, si discosta poco da quello presentato dal Senatore Camber.

Lo scopo dichiarato dai primi due era quello di favorire "la possibilità di costituire libere associazioni amatoriali di collezionisti di veicoli di interesse storico e collezionistico, fondate su base volontaria e senza vincolo di esclusiva, per le quali è prevista la registrazione" (articolo 2).

Il terzo si differenzia leggermente in quanto dà per consolidato che: "Sono associazioni di amatori di veicoli storici riconosciute l'Automotoclub Storico Italiano (ASI), l'Associazione Amatori Veicoli Storici (A.A.V.S.), il Registro Storico Lancia, il Registro Italiano Fiat, il Registro Italiano Alfa Romeo, la Federazione Motociclistica Italiana (FMI)" (articolo 1).

Tutti fissano paletti ben precisi sui requisiti richiesti alle nuove Associazioni e sulla definizione di veicoli "di interesse storico e collezionistico".

Filippi: "La costituzione di nuove associazioni è subordinata ai seguenti requisiti:

a) riunire non meno di sessanta club o scuderie, ciascuno dei quali con almeno cinquanta soci iscritti;

b) presenza e operatività in non meno di sei regioni italiane e da almeno tre anni nell'ambito delle attività a sostegno e tutela degli interessi generali della motorizzazione storica italiana, del collezionismo di veicoli con più di venti anni di età e comunque con caratteristiche di specialità ed



originalità, della valorizzazione dell'importanza culturale, storica e sociale, e della promozione della conservazione e recupero di tali veicoli;

c) riconoscimento da parte della Federazione Internazionale dei veicoli di interesse storico e collezionistico" (articolo 2 comma 4).

La premessa contraddice quanto enuncia l'articolo 3:

"E' considerato veicolo di interesse storico e collezionistico qualsiasi autoveicolo, motociclo, triciclo o quadriciclo di età non inferiore a trenta anni, conservato in maniera appropriata e rispettosa dell'ambiente e in condizioni storicamente corrette che, già inserito nell'elenco di cui all'articolo 5, comma 2, sia stato dichiarato e certificato ai

APPELLO AI LETTORI:

Tutti sono invitati a collaborare alla creazione del nostro periodico: inviate alla Redazione suggerimenti, lettere, aneddoti, materiale fotografico e quant'altro riteniate possa essere degno di pubblicazione.

La Redazione si riserva di pubblicare il materiale pervenuto, che comunque non sarà restituito, ma andrà a far parte dell'archivio del Club.

Anche in virtù del vostro aiuto si potrà mantenere inalterato il numero delle pagine e garantire la corretta cadenza semestrale.

Grazie.

La Redazione.



sensi dell'articolo 4 da una delle associazioni iscritte nel registro dell'Amministrazione competente".

Berselli: "La costituzione di nuove associazioni è subordinata ai seguenti requisiti:

a) riunire non meno di sessanta club o scuderie, ciascuno dei quali con almeno cento soci iscritti;

b) presenza e operatività in non meno di dieci regioni italiane e da almeno tre anni nell'ambito delle attività a sostegno e tutela degli interessi generali della motorizzazione storica italiana, del collezionismo di veicoli con più di venti anni di età e comunque con caratteristiche di specialità ed originalità, della valorizzazione dell'importanza culturale, storica e sociale, e della promozione della conservazione e recupero di tali veicoli;

c) riconoscimento da parte della Federazione Internazionale dei veicoli di interesse storico e collezionistico o da parte della Federazione Internazionale dell'Automobilismo (FIA)" (articolo 2, comma 4).

Ancora peggio!

Anche se, in questo caso è leggermente più favorevole la definizione di veicolo di interesse storico e collezionistico (articolo 3):

"E' considerato veicolo di interesse storico e collezionistico qualsiasi autoveicolo, motociclo, triciclo o quadriciclo di età non inferiore a venticinque anni, conservato in maniera appropriata e rispettosa dell'ambiente e in condizioni storicamente corrette che, già inserito nell'elenco di cui all'articolo 5, comma 2, sia stato dichiarato e certificato ai sensi dell'articolo 4 da una delle associazioni iscritte nel registro dell'Amministrazione".

Camber: "L'iscrizione al registro

di associazioni costituite dopo l'entrata in vigore della presente legge è subordinata ai seguenti requisiti:

a) riunire non meno di cinquanta club o scuderie, ciascuno dei quali con almeno cinquanta soci iscritti;

b) presenza e operatività da almeno tre anni in non meno di sei regioni italiane;

c) riconoscimento da parte della Federazione Internazionale dei veicoli storici (FIVA)" (articolo 1, comma 3). In quest'ultimo DdL l'età necessaria per avere lo status di veicolo di interesse storico e collezionistico risale a trent'anni.

Mai il R.I.A.S.C. potrà ottemperare al primo comma.

Neppure il più roseo futuro permetterà al Registro di raggiungere cinquanta Club di Marca che raggruppino ciascuno come minimo cinquanta Soci.

Ipotesi a noi più favorevole. A meno di non voler spezzettare le Associazioni già esistenti... Assurdo è che il totale dei Soci dei Club aderenti al Registro supera di gran lunga i 2500 previsti dal DdL.

Ciò non ostante saremmo esclusi.

Ma anche se, grazie alla provvidenza, si riuscissero a moltiplicare i Club come fossero pani e pesci, vi è un articolo, nei DdL Filippi e Berselli, che sconsiglierebbe vivamente il R.I.A.S.C. ad essere autorizzato ad emettere attestazioni e certificazioni di storicità.

L'articolo 6 del DdL Filippi è a tal proposito inquietante:

"1. Le associazioni sono responsabili della veridicità delle dichiarazioni rese con il certificato di interesse storico e collezionistico.

2. Qualora risulti iscritto ad un registro dell'associazione un

veicolo certificato come di interesse storico e collezionistico in carenza dei requisiti di cui all'articolo 3, il suddetto veicolo decade con effetto immediato dai benefici di legge previsti dall'articolo 12 e l'autorità competente ordina all'associazione la cancellazione dal relativo registro.

3. L'associazione che certifica un veicolo di interesse storico e collezionistico in carenza dei requisiti di cui all'articolo 3, è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 500 ad euro 5.000; tale sanzione è raddoppiata nell'ipotesi di reiterazione della condotta nel triennio.

Nell'ipotesi di ulteriore reiterazione nei tre anni dall'ultimo episodio, l'associazione è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.500 ad euro 1-5.000 e con la sanzione amministrativa accessoria della sospensione dall'attività di certificazione di cui all'articolo 4 per un periodo da uno a sei mesi; l'associazione che reitera, nei successivi tre anni, per la quarta volta tale condotta, è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.000 a euro 20.000, e con la pena amministrativa accessoria della cancellazione dal registro dell'Amministrazione.

4. In ogni caso l'associazione che certifica un veicolo di interesse storico e collezionistico, in carenza dei requisiti di cui all'articolo 3, è responsabile della reintegrazione all'Erario delle minori somme corrisposte per il periodo in cui il veicolo certificato è stato illegittimamente iscritto nel registro dell'associazione stessa, comprensive degli interessi legali, eventualmente in solido con il proprietario del veicolo, ove ne sia stato dimostrato il dolo.



	Filippi	Berselli	Camber	Zanetta
Club richiesti	60	60	50	50
Soci per Club	50	100	50	50
Operativi in almeno	6 regioni	10 regioni	6 regioni	6 regioni
Età dei veicoli	30	25	30	30
Commissione che elenca i veicoli di futuro interesse	si	si	si	si
Età di tali veicoli	tra 20 e 30	tra 20 e 25	inferiore a 30	inferiore a 30
Ritiro temporaneo dalla circolazione	si	si	si	si
Rilascio di certificato da parte delle Associazioni	si	si	si	si
Richiesta di perizia da parte delle Associazioni	si	no	no	no
Atto di notorietà del proprietario	si	si	no	si
Obbligo di certificato per agevolazioni previste	no	no	si	no
Obbligo di informazione ad autorità competenti	si	si	si	si
Rilascio di targa supplementare "H"	si	si	si	si
Responsabilità erariale delle Associazioni	si	si	no	si (parziale)
Obbligo di assicurazione da parte delle Associazioni	si	si	no	si
Risarcimento all'erario	si	si	no	si
Possibilità di circolare nelle zone a traffico limitato	non prevista	non prevista	prevista	prevista

5. Per le finalità di cui ai commi 3 e 4, l'autorità competente comunica all'Agenzia delle Entrate, territorialmente competente con riferimento alla sede dell'associazione che ha effettuato la falsa certificazione, la denominazione o la ragione sociale dell'associazione stessa, il numero di telaio e di targa del veicolo illegittimamente certificato di interesse storico e collezionistico, il nominativo dell'ultimo proprietario dello stesso e, se del caso, di coloro che ne siano stati proprietari nel periodo ricompreso tra la data di iscrizione e quella di cancellazione nel registro dell'associazione, tali date e l'entità della sanzione amministrativa pecuniaria comminata all'associazione, eventualmente in solido con il proprietario del veicolo.

L'Agenzia delle Entrate provvede alla riscossione della somma do-

vuta a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria, nonché delle minori somme versate all'Erario per il periodo intercorrente tra la data di iscrizione e quella di cancellazione dal citato registro dell'associazione.

6. Le sanzioni amministrative accessorie della sospensione dall'attività di rilascio del certificato di interesse storico e collezionistico o della cancellazione dal registro della Amministrazione, previste dal comma 3, sono adottate con provvedimento motivato dell'autorità competente".

Più magnanimo è in merito il DdL Zanetta che all'articolo 6 prevede:

"1. Le associazioni sono responsabili della veridicità delle dichiarazioni rese con il certificato di interesse storico e collezionistico.

Le associazioni sono esenti da responsabilità se le

dichiarazioni da esse rese in buona fede e con l'ordinaria diligenza risultano essere conseguenza diretta dei dati non veritieri forniti dal richiedente e da questi certificati mediante dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà corredata dalla dichiarazione di consapevolezza circa le responsabilità che su di lui incombono in caso di dichiarazioni mendaci".

Mi domando chi, tra noi tutti volontari operanti a titolo puramente gratuito, sarebbe così incosciente da voler operare in suddette condizioni.

Per fortuna non si rischierebbe la detenzione...

Ancor più sospetta diventa l'intenzione del legislatore leggendo il successivo comma 8 del DdL Filippi:

"8. Ai fini dell'iscrizione nel registro dell'Amministrazione, le as-



sociazioni devono stipulare polizza assicurativa a garanzia del pagamento dell'eventuale sanzione amministrativa pecuniaria di cui al comma 3, del reintegro delle maggiori somme eventualmente dovute all'Erario ai sensi del comma 4 ovvero della obbligazione pecuniaria nascente da fatto illecito per l'ipotesi di cui al comma 7".

L'identico, minaccioso testo si ritrova nel DdL Berselli.

Più clemente verso le Associazioni il testo presentato dal Senatore Camber, che non prevede questa eventualità.

Oltre tutto, poiché i DdL Filippi e Camber prevedono la storicità a partire dai trenta anni, l'esenzione del bollo dovrebbe essere automatica.

Ma potrebbe anche non esserlo più, (come avviene ora) considerato che tutti i DdL prevedono l'istituzione di Commissioni che dovranno annualmente stilare

un elenco di veicoli la cui conservazione andrà incentivata.

Questi potranno essere temporaneamente radiati dal PRA ed essere riammessi alla circolazione allo scadere del 25° o 30° anno di età a seconda dei DdL.

Se tutte le vetture oltre i trent'anni fossero considerate di interesse storico e collezionistico non si capisce la necessità dell'articolo 6 e, in conseguenza, dell'articolo 8.

A meno che non vi sia la subdola intenzione di appiappare l'attestazione o la certificazione a tutti, tra questi, che vogliono godere di agevolazioni fiscali o assicurative...

Infatti (articolo 2 DdL Camber): "Il possesso del certificato di attribuzione di interesse storico e collezionistico, rilasciato ai sensi dell'articolo 3, è obbligatorio per poter usufruire delle agevolazioni previste per la categoria dei veicoli di interesse

storico e collezionistico".

Quindi viene il sospetto che lo scopo sia quello di compiacere le compagnie che avrebbero modo di stipulare nuove, sostanziose polizze per "tutelare" dall'Erario le novelle Associazioni.

Mi chiedo se tale norma varrà anche per l'ASI.

Dubbio lecito?

Insomma, alla luce dei testi esaminati non vi sarà alcuna facilitazione per le Associazioni che volessero ottenere l'equiparazione all'ASI.

Trascuro per motivi di spazio gli obblighi burocratici cui esse sarebbero sottoposte.

Ricordo solo: comunicazioni alla Agenzia delle Entrate ed al Dipartimento dei Trasporti Terrestri, rilascio di targhe provvisorie e targhe supplementari con la lettera H (Historicum, alla latina)...

Fine della prima parte.

Continua a pagina 21



LA CITROËN E I CITROËNISTI "STORICI"

Di Roberto Azzena

Cominciamo innanzitutto col definire almeno a grandi linee cosa intendo per Citroënista Storico: colui che si ritrova ad essere completamente incapace di guidare qualsiasi vettura che non esibisca il Double Chevron, colui che spinge chiunque manifesti la minima intenzione di comprare un'auto fra le braccia del Marchio francese, colui che partecipa a Raduni e Manifestazioni ove si celebri la produzione della casa, colui che è profondamente legato alla storia e a tutti i modelli prodotti dall'azienda fondata da André Citroën, colui che per alimentare questa sfrenata passione agisce all'interno di appositi Club,

colui che si lancia in folli recuperi o restauri delle morbidissime idropneumatiche (e non). Visto dal punto di vista del marketing, o almeno di un certo tipo illuminato di marketing, un vero e proprio cartellone pubblicitario gratuito ambulante! Anzi, più che gratuito, dato che il poveretto in questione è disponibilissimo a rimetterci di tasca propria, pur di diffondere il verbo Citroënista ovunque gli capiti. Ma nella realtà, come si comporta la Citroën nei confronti di questi fedelissimi clienti? Purtroppo parecchio male, inutile nasconderselo. Dopo anni di incomprensibile

vergogna per la sua storia, solo ultimamente si intravede la consapevolezza dell'azienda di avere a disposizione un patrimonio storico fra i primissimi al mondo e un serbatoio di appassionati che probabilmente, per entusiasmo, fedeltà ed estensione sociale, non ha veramente eguali nel globo, tanto da aver sorpreso in questo senso, durante il recente I.C.C.C.R. romano, il nuovo responsabile del marketing. La quotidianità però parla di una disastrosa assistenza nei riguardi dei collezionisti, che spesso vengono addirittura derisi dagli addetti per i loro tentativi di conservare al meglio i veicoli storici, di una disponibilità di ricambi inesistente o, se si parla di vetture fuori produzione, di prezzi da fantascienza che invitano solo e soltanto alla rottamazione del mezzo.





SPAC XZIO



Eppure, anche volendo leggere la situazione attraverso le leggi del mero dio denaro, con modelli immortali e molto diffusi quali la DS e la 2CV, la Citroën avrebbe tutto l'interesse a gestire direttamente un indotto tutt'altro che trascurabile e che invece è stato incredibilmente delegato a terzi, frammentando e rendendo più difficoltosa la vita agli appassionati, attenuando un legame che avrebbe potuto essere ancora più forte e sentito.

Non parliamo poi di come siano stati gestiti i clienti della penultima ammiraglia, la potenzialmente eccezionale XM, che, dopo aver fatto da cavie per i primi drammatici anni di produzione, si ritrovano ora a dover lottare contro il Marchio stesso, per riuscire a tenere in strada l'oggetto della loro passione.

Il pazzesco problema dei tamponi delle sospensioni anteriori che sotto usura sfondano il cofano (problema comune anche se meno sistematico alle Xantia), è sempre stato sconosciuto dai responsabili che, anzi, ultimamente hanno avuto la bella pensata di raddoppiare il costo di un pezzo di per sé già probabilmente difettoso.

Anche parti meno discusse hanno raggiunto dei prezzi di listino triplicati in poco tempo.

Quindi, per esempio, perché mai chi arriva dalla XM dovrebbe acquistare una C6 dopo un simile trattamento?

Così fra gli appassionati si sente parlare sempre più spesso di uno sciopero di partecipazione alle manifestazioni patrocinata dal Marchio e, addirittura, di una polemica copertura di scritte e simboli della Casa an-

che ai Raduni privati!

Questa rabbia è comprensibilmente alimentata dalla politica seguita invece da altri Marchi, che tendono a valorizzare, e parecchio, il loro magari non altrettanto ricco patrimonio storico, fidelizzando ulteriormente i clienti attraverso iniziative direttamente rivolte a questo particolare settore.

Centri appositi di consulenza, di assistenza meccanica specializzata, di fornitura di ricambi propri della Casa (magari cari ma sempre disponibili anche per modelli pluridecennali), gestione di musei e punti di documentazione sempre aperti e di facile consultazione, sconti sull'acquisto del nuovo ai proprietari di storiche!

E magari, giusto per far leva su un po' di innocente e sano orgoglio, qualche pubblicità tele-



visiva che si ricordi le glorie del passato.

E' incredibile osservare, per esempio, l'inflazione di DS utilizzate ultimamente da aziende che col mondo dell'automobile nulla hanno a che fare (telefonia, parrucchieri, etc.): possibile che siano loro, e non chi dovrebbe così ben conoscerla, a rendersi conto dell'appeal universale e contagioso ormai raggiunto dalla Dea?

Chi è abituato a girare con le Citroën storiche, sa bene che la carica di fascino e di simpatia sprigionata anche dai modelli meno conosciuti e identificabili dalla gente comune, è davvero altissima e generatrice di curiosità verso il Marchio: CX, SM, GS, Ami, Dyane, tanto per fare qualche esempio, difficilmente passano inosservate o senza raccogliere commenti ammirati e domande di vario genere al proprietario, durante le loro escursioni.

Possibile che ormai ogni Casa automobilistica che possa vantare qualche modello entrato a far parte del mito dell'automobile, abbia già largamente provveduto a realizzarne una versione modernizzata incontrando oltretutto successi di mercato strepitosi?

E a questo proposito non mi si venga a dire che Citroën non si deve guardare indietro, essendo un Marchio tradizionalmente rivolto al futuro.

Balle. In questo campo si è solo trattato di essere arrivati, ammesso che prima o poi ci si arrivi, da perfetti ultimi, nonostante un vantaggio teorico straordinario.

Il primo timido e tardivo tentativo di inserirsi in questo lucroso revival, è rappresentato dalla Pluriel Charleston, che richiamando la livrea della mitica versione speciale della 2CV, ha già fatto giustamente battere diversi cuori.

Poco, troppo poco.

La sensazione è quella di uno spreco immane, di politiche miopi, di un atteggiamento sprezzante che non vada al di là del "tutto e subito" concentrato solo sulle vendite delle ultime uscite.

In un mercato che ormai è standardizzato, banalizzato e omologato verso il basso e con l'attuale crisi che ancora deve mostrare il suo lato più oscuro, resto convinto del fatto che l'azienda dovrebbe quantomeno essere un po' più furba nel rapportarsi a chi possiede un cuore marchiato dagli Chevron, perché un esercito di entusiasti e ben disposti appassionati storici all'opera, può valere alla lunga molto di più di una qualsiasi canonica campagna pubblicitaria.

Meditate, signori dei piani alti, meditate...





CITROËN E IL BIDET: UN NESSO INCONTESTABILE (O QUASI)

Di Alberto Flisi

Eh, beh, un po'.... forte.... lo ammetto!

Ma andiamo per ordine.

Se su Internet digitiamo, alla stringa di ricerca, la parola "bidet", uno dei primi risultati che escono è quello di Wikipedia, che, grosso modo, recita: "Parola di origine francese, derivata dalla parola "bider", che significa pony, cavallo" (in senso lato significa che sul bidet si assume la stessa posizione a cavalcioni che si assumerebbe a cavallo).

E poi aggiunge "Curiosamente, nonostante questo manufatto sia di origine francese e fosse già in uso nel Seicento, oggi giorno i francesi non lo usano".

(Allego foto scattata, ALL'UOPO, dentro il bellissimo castello seicentesco di Vaux-le-Vicomte, da me appena visitato, casomai se ne ritenesse opportuna la pub-

blicazione).

E veniamo al "nesso" con la Citroën.

Un nesso, ovviamente, giocato sul filo del paradosso e del divertimento.

Innanzitutto, mi viene irrispettosamente da chiedermi: André Citroën usava il bidet?

A rigor di logica, bisognerebbe rispondere di no...

Il che mi disturba un pochettino, vista l'ammirazione che ho, complessivamente, per la sua figura.

Ma la questione si amplia, fino a "riverberarsi" sul recentissimo I.C.C.C.R., a cui ho lietamente partecipato.

Ho alloggiato, durante il weekend ad esso dedicato, in un bell'albergo a Civita Castellana, gestito da una simpatica e gentile signora francese.

Albergo a quattro stelle.

Ci crederete?

In bagno NON C'ERA IL BIDET!

Non credo proprio che si tratti di una coincidenza.

A questo punto non voglio inferire ulteriormente, ma lascio a voi la libertà di riflettere su come diavolo facciano i francesi, in bagno...

Quanto alle Citroën, mentre tutti noi sdegnosamente rifiutiamo qualunque somiglianza di forma con il bidet, forse qualcuno, linguaccia, e assolutamente privo di afflato poetico verso il grande Marchio francese, potrebbe suggerire un possibile accostamento di forma, almeno per qualche modello piccolo della Casa, con un WC...

Basta con le irriverenti celie e parliamo più seriamente di cose più importanti.

Sono stato recentemente a Parigi e ho visitato i luoghi della memoria Citroën, valendomi dell'ottimo articolo dell'altrettanto ottimo (sia detto senza piaggeria) Maurizio Baiocchi.

Ho seguito passo passo le sue





indicazioni e quindi ho cominciato con la doverosa visita alla tomba di Citroën al cimitero di Montparnasse, per passare poi a tutto il resto.

Beh, bisogna tristemente ammettere che di Citroën, a Parigi, c'è rimasto ben poco.

In particolare non comprendo la totale distruzione della fabbrica, voluta per farci un parco al suo posto.

E che, di parchi a Parigi si sentiva la mancanza?

Il parco va bene, per carità, però..... insomma.... sarebbe proprio stato impossibile mantenere una minima parte della fabbrica, a scopo museale - didattico, sia pur circondata dal parco?

Non stiamo parlando, signori, di una fabbrica di automobili qualunque; stiamo parlando della marca generalista che, in epoca pre - nipponica e pre - elettronica, è stata per quarant'anni la più avanzata e originale del mondo, sia in campo tecnologico che estetico.

Ci sono dubbi al riguardo?

I francesi, a parer mio, dopo la mancanza dell'uso del bidet, ci

fanno una seconda, assai magra, figura.

Sarebbe, più o meno, come se in Italia la fabbrica Fiat del Lingotto fosse stata rasa al suolo, per farci un parco.

I francesi hanno meno a cuore il proprio passato automobilistico non solo degli inglesi, inarrivabili, ma perfino degli italiani!

E' il colmo!

Ciò nonostante, a volte, trovano lo spazio per darsi arie di superiorità...

Continuiamo brevemente il rapporto sui luoghi Citroën.

Carino il locale "Le bistrot d'André"; cibo, servizio e conto sufficienti, nulla di più.

Mi sarei aspettato di trovare, vicino al portoncino in legno della casa in cui ha abitato quel "gigante" di Flaminio Bertoni, un piccolo segno, un cartellino... nulla!

E il "Bureau d'Etudes"?

C'è la lapide che lo ricorda, nei pressi.

Al suo posto un anonimo condominio bianco.

Ah, dimenticavo il "Museo moderno" lungo gli Champs Elisée:

boccio pure questo, perché non è immediatamente riconoscibile (il Marchio Citroën si confonde con inutili arzigogoli di colore rosso scarabocchiate sui vetri esterni) e all'interno, sulle piattaforme girevoli, solo auto modernissime, con l'unica eccezione di una 2CV sulla piattaforma superiore.

Insomma, a me non è piaciuto.

E invece m'è piaciuto l'I.C.C.R., per la presenza di tante belle auto perfettamente restaurate (alcune Rosalie, in particolare), di altre particolarissime (SM cabriolet, l'auto del Papa, la "SM Presidentielle"), per la perfetta e invitante pista di Vallenga, per l'aria festosa e allegra che si respirava, per il tempo atmosferico, che è stato clemente, e per la elegante e centrata ambientazione della cena di gala, il sabato sera.

Organizzazione I.C.C.C.R. ottima, stand culinari sufficienti come qualità e a prezzi moderati.

Una gran bella festa Citroën.

PECCATO PER CHI NON E' VOLUTO VENIRCI!



SPACXZIO

LA CX CABRIOLET "ORPHÉE"

Di Maurizio Baiocchi Resp. Rel. Est. SM Club Italia

Se la DS ispirò molto carrozzieri e preparatori, dando luogo a numerose realizzazioni, tra cui i celeberrimi modelli Chapron, la CX che le succedette non portò ad altrettante trasformazioni.

D'altronde, dopo la crisi petrolifera ed economica dei primi anni Settanta, il periodo non era dei più propizi per i modelli fuoriserie, ed è da considerare che anche le norme di sicurezza e di omologazione divennero sempre più stringenti, rendendo quindi più difficili le creazioni artigianali, così diffuse nel decennio precedente.

Nel 1983, dopo che la CX aveva già nove anni di carriera con buoni riscontri commerciali, Guy Deslandes, di professione ingegnere dedito a studi e trasformazioni di veicoli, ed ammiratore dei cabriolet DS "usine" e SM Mylord, pensò che era venuto il tempo che anche la CX meritasse una versione aperta, come i due prestigiosi modelli precedenti.

Inizialmente egli contattò le due carrozzerie francesi più conosciute: Heuliez e Chapron. Il primo, che era ed è una real-

tà industriale che lavora per le case automobilistiche, gli presentò un preventivo fuori misura. La "maison" Chapron, dopo la scomparsa del fondatore nel 1978, era oramai agli ultimi anni di attività, che sarebbe cessata definitivamente nel 1985, e rispose che non era in grado di realizzare una tale vettura.

Deslandes decise allora di proseguire nell'intento, con propri mezzi, nel suo atelier di Villeneuve-sur-Allier.

Il progetto prevedeva di realizzare un cabriolet, conservando il più possibile lo stile e la linea della berlina CX, e la maggior parte dei pezzi e componentistica di serie.

Se il frontale, con i doppi fari tondi Cibié, ed il cofano ripren-



SPACXZIO



dono quello di serie, il posteriore se ne allontana parecchio, basso e fuggente, ma a coda trunca (come l'Alfa Romeo Duetto dell'epoca), con le luci di coda riprese dalla Visa II, che ne accentuano lo sviluppo a linee orizzontali.

Le parti specifiche di carrozzeria dei pannelli posteriori sono realizzate in poliestere.

Mancano inoltre le carenature delle ruote posteriori, sostituite da un sottile profilo che maschera una piega della lamiera.

La vettura fu realizzata partendo da una CX GTI di serie, tagliando il tetto e la parte posteriore.

La meccanica e le sospensioni

non sono modificate, così come la lunghezza è la stessa della berlina.

I montanti del vasto parabrezza sono rinforzati con tubi, le portiere sono allungate di 15 cm. e dotate di deflettori e vetri specifici, ed il montante centrale con l'attacco per le cinture di sicurezza spostato all'indietro.

La separazione tra il cofano e l'abitacolo riceve un'arco di rinforzo e vi è lo spazio per il vano della capote, di cui è previsto l'azionamento elettrico. Viene mantenuto il divano posteriore della berlina, ma di larghezza ridotta.

La finitura è di buon livello, con rivestimento in cuoio di sedili, plancia, copri-capote, montanti del parabrezza e alette parasole; la strumentazione è a quadranti Jaeger.

Il lavoro di realizzazione fu comunque accurato, e permise al prototipo di superare il test di tenuta "allo strappo" delle cinture ed ottenere così l'omologazione stradale da parte del "Service des Mines" (l'equivalente della nostra Motorizzazione), come variante a carrozzeria aperta della CX.

Verificata così la fattibilità e la riuscita tecnica del progetto, si



SPACXZIO

trattava di affrontare gli aspetti commerciali.

Deslandes mirava ad una produzione in piccola serie della sua CX, stimando che avrebbe potuto avere un suo spazio nel mercato allora ristretto delle vetture cabriolet di fascia medio-alta (le coupé-cabriolet oggi così di moda, erano di là da venire), dove con l'uscita di produzione della Peugeot 504 non vi erano altre auto "scoperte" francesi.

Il prototipo fu esposto al Salone "Equip'auto" di Parigi nell'ottobre 1983, ma la presentazione vera

e propria del modello definitivo denominato "Orphée", di colore blu scuro, avvenne al Salone di Ginevra del marzo 1984 (ben dieci anni dopo l'uscita della CX di serie...).

L'occasione fu parzialmente mancata, dato che la vettura arrivò sullo stand solo la sera del secondo giorno dedicato alla stampa, perdendo così la visibilità tra gli addetti ai lavori.

La Citroën, in particolare il responsabile della direzione commerciale, Georges Falconnet, mostrò un certo interesse

per questa vettura e per possibili sviluppi produttivi, ed in vista del Salone di Parigi dell'ottobre 1984 domandò a Deslandes di esporre la CX Orphée sullo stand ufficiale della Marca, ma il nostro ingegnere aveva appena pagato il costo del suo spazio espositivo e, per sfruttarlo, dovette declinare l'invito.

I contatti con la Casa vennero mantenuti, ma quando nel 1986 Falconnet chiese un esemplare da esporre sul salone degli Champs Elysées, in occasione del lancio della CX Serie 2, Deslandes non aveva in quel mo-



SPACXZIO



mento alcuna vettura pronta da fornire.

E così, anche queste circostanze sfortunate impedirono di arrivare a compimento di un possibile accordo con la Citroën, che avrebbe potuto dare un seguito produttivo e commerciale al progetto, oltre che essere la ricompensa di un lungo lavoro.

Anche la ricerca di eventuali altri partner industriali, che avrebbero dovuto occuparsi della fabbricazione, non giunsero a buon fine, anche a seguito di stime commerciali dell'epoca che evidenziarono che il mercato per cabriolet di questo tipo sarebbe stato troppo limitato e non remunerativo.

E così, malgrado tutti gli sforzi,

Guy Deslandes dovette abbandonare questo progetto, che tanto gli era costato in termini economici ed umani, dopo aver realizzato solo quattro esemplari, tutti comunque omologati ed immatricolati, e che ne fanno comunque una rarità tra i modelli del Double Chevron.

Sulla base di un quinto esemplare, Deslandes tentò la realizzazione di un coupé a 4 posti, denominato Avrilly, piuttosto sgraziato nelle proporzioni del posteriore, che rimase senza seguito.

Il secondo esemplare di CX Orphée, quello esposto al Salone di Parigi 1984, di colore bianco nacré con interni in cuoio ros-

so, immatricolato 995 QR 78, di proprietà sin dall'epoca del giornalista Roger Guyot, è tuttora in circolazione, portato anche ad Eurocitro 2006 e all'I.C.C.C.R. 2008, a cui si riferiscono le immagini.

Nonostante la sfortunata esperienza della CX Orphée, Deslandes non perse la sua passione per le trasformazioni di modelli Citroën, lavorando anche sulla SM (con un pregevole cabriolet molto vicino al Mylord originale), XM ed anche 2CV, di cui ha realizzato una versione aperta in stile rétro con ruota di scorta sul cofano.



VACANZE ROMANE

Di Gabriella Lorenzin

Partimmo alle 6,30 precise dai Lidi Ferraresi, e lasciammo figli, nipote e cani ben alloggiati in mezzo al verde, al profumo del mare, alle amache fra gli alberi e, se necessario, al ristoro dell'aria condizionata.

Il sorgere del sole fece capolino e ci accompagnò pacato, ma maestoso, fino a Ravenna quando, imprevista, ci avvolse una nebbiolina sempre più fitta fino a diventare quasi paurosa, e per mezz'ora si temette il peggio.

Poi, finalmente, tutto fu sgombro e la E45 era sufficientemente tranquilla e facile, considerando il periodo di ferragosto.

La nostra CX, imbellettata per l'occasione, fendeva imponente l'aria e ci regalava chilometro dopo chilometro sicurezza, stabilità e conforto con i suoi spazi e le sue imbottiture.

La temuta mancanza di aria condizionata, anche se erava-

mo sotto il sole, non si avvertì perché l'aerazione, evidentemente, è stata ben calcolata all'origine.

Nella CX tutto è funzionale seppur manuale. I cristalli te li alzi e te li abbassi a piacimento, i bocchettoni li chiudi, li apri, li orienti come vuoi, c'è una tacita corrispondenza tra te ed essa.

Durante il tragitto ci meravigliammo di non trovare altre Citroën e pensammo che la stagione era troppo afosa.

"Per male che ci vada visiteremo Roma fuori dal traffico consueto.

In fondo tua sorella ha già fissato l'albergo in città con possibilità di disdetta all'arrivo, cosa si vuole di più".

Ma anche qui nutrivamo dei dubbi perché il luogo ci era stato descritto accettabile, ma senza dovizia di particolari.

Alle 12,25 si arrivò a Vallelunga per niente segnalata come sede del meeting Citroën.

Quando vedemmo il primo segnale eravamo già al campeggio dove una bella e graziosa, ma altrettanto inflessibile signorina ci invitò ad andare al desk iscrizioni per fornirci di braccialetti, targa e quant'altro serviva per il riconoscimento.

Là ci fu consegnata una sacca rossa con i braccialetti numero 549 e 550, una targa metallica di partecipazione, la rivista "Ruoteclassiche", un libretto di istruzioni su come muoverci in campeggio e sulla pista, un deodorante per auto, un palloncino gonfiabile ed un cartone da porre sotto l'auto parcheggiata onde evitare di contaminare con perdite di olii i campi.

La cosa che più mi turbò fu il braccialetto che dovevamo portare per essere riconosciuti, quali carcerati o simili: esso ti dà l'idea di non essere più te stesso, ti priva dell'identità, diventi solo un Citroënista uno dei tanti e ti svuota immediatamente della





tua individualità, diventi più un oggetto che un soggetto umano, ma tant'è quello è il prezzo che si deve pagare: e non è poco.

Il campeggio per le tende (roulotte e camper erano in altra sede) era posto in un'ampia conca, circondato da dolci e belle colline con alberi e prati sfiorati dal venticello e baciati dal sole caldo.

Girammo non poco per accaparrarci una piccola ombra di un solitario nocciolo.

Subito dovemmo segnare il nostro spazio piazzando la tenda e l'ombrellone, ma non fu impresa da poco perché, per facilitare la partenza rinunciammo non solo alla roulotte, ma anche alla classica tenda dentro cui ci si alza in piedi e ci munimmo di un'ampia tenda che si apre ad ombrello in un baleno –per chi è pratico – ma fa “ostregare” sicuramente i pivellini come noi e non solo noi.

Ho visto gente smontarle del tutto e trovarsi di notte con tutti i pezzi separati e nessun riparo

assicurato!

Ezio, comunque, si è messo di buona volontà ed ha superato anche la disdetta che il martello, tanto bello, tanto nuovo, tanto pesante, tanto adatto all'occasione, si fosse rotto in tre pezzi lasciandoci solo col manico.

In campeggio però nessuno è lasciato solo.

Vige un tacito accordo che chi è in difficoltà venga subito soccorso dai vicini ed, infatti, il buon francese possessore di un'ambulanza Citroën adibita per l'occasione a dormitorio per bambini, ci prestò il suo, di quelli ammessi dall'etica del campeggiatore che martella, ma non fa rumore, al contrario del nostro.

In quel mentre ci giunse dal campo vicino alta e chiara una voce familiare: “Senti? Deve essere un compaesano del signor Cotti, ha lo stesso timbro e lo stesso modo di intercalare!”.

Scoprimmo qualche ora dopo che era proprio lui che con un motorino girava, controllava e salutava i suoi conoscenti: in-

fatti fece visita anche alla nostra postazione.

Venne l'ora della doccia.

E qui, pur spiacente, devo dichiarare il mio disappunto nello scoprire quanto fossero lontane (dai 350 ai 700 metri) le docce ed i servizi igienici: non erano mai all'altezza della situazione per non parlare di quegli stretti sgabuzzini allestiti sul nostro campeggio: caldi, bollenti, spesso sporchi ed intasati, ripuliti solo una volta il mattino.

Ma anche quelli lontani erano pochi e bisognava stare in attesa a lungo.

Le docce non avevano all'interno un gancio, un appiglio su cui appendere l'accappatoio o appoggiare il sapone liquido.

Ormai un campeggio si valuta più dai bagni che dal resto e questi nostri erano ben lungi dall'aver la statua di Venere che li annunciava, “azuleyus” lavabili, vasi di fiori alle finestre, tavolini su cui posare gli effetti personali e donne che sciacquavano pareti e pavimenti in continuazione!



SPAC XZIO



Di positivo c'era solo l'acqua calda e la carta igienica, ma ciò non è bastato a dare una discreta impressione.

Notai che qualcuno s'era preso la briga di disegnare sulle porte "docce per uomini", "docce per donne", ma ormai la gente aveva preso il giro per cui dovevi aspettarti nel corridoio irsutati maschi e dodicenni fanciulle.

Non era consigliabile far la doccia dalla mezzanotte alle sei del mattino, per poca concorrenza e magari non gradita!

Potrei soffermarmi ancora ma non è il caso di infierire su una organizzazione che avrà certamente progettato la quantità dei servizi igienici sorvolando sulla qualità.

Con la mia spartanità non sono riuscita a superare l'impatto dei servizi igienici!

I francesi campeggiatori erano

molti, come pure gli italiani, ma c'era un buon numero di tedeschi, austriaci, polacchi, svedesi, inglesi, belgi, eccetera e mi hanno detto che c'era anche un neozelandese.

La nostra CX ha avuto la rivincita su tanti padovani che la considerano "vecia", "un osso da buttare", "da portare al ferovecio".

Devo dire che all'inizio non capivamo perché tante persone fotografassero la nostra auto, poi ci siamo resi conto che del primo modello c'era solo la nostra.

Molti ci chiedevano la provenienza, gli intenditori volevano sapere se era del 1974 e si complimentavano con Ezio quando capivano che il solo proprietario è stato lui.

Beh! Devo dire che io l'ho sempre amata perché è l'auto con

la quale è venuto a prendermi mio marito all'ospedale quando ho avuto Tommaso che ormai è alto 1,93.

Vista dall'alto del reparto sembrava "bellissima" e per colore e per dimensioni e per l'incedere felpato e per quel suo tergi cristallo a 180°.

Ad essa, anzi a "Lei" non antepongo nessuna altra auto!

Di auto ce n'erano tantissime e tutte bellissime, perfino le 2CV le Ami, le Mehari, le Visa, le Dyane eccetera.

Erano importanti ed amate con i loro colori più strani e i disegni più eccentrici: una era tutta zebra, un'altra di Treviso era dipinta di bianco con grandi fiori colorati, ma ce n'erano di verdi e gialle, di rosse e nere, di grigio chiaro e nero, eccetera.

Insomma la fantasia non è mancata!



Di auto antiche ce n'erano per tutti i gusti "belle", "bellissime"! Gli svedesi soprattutto le possedevano e le lasciavano in campeggio ad impolverarsi!

Le giornate trascorrevano veloci. Ogni mattina dopo la doccia si andava in Hotel per il caffè, il cappuccino ed il "cornetto", buonissimo.

Poi si decideva dove andare: al museo, in pista, in escursioni a Roma o al lago eccetera.

Dedicammo un giorno intero al museo e alle sale contigue nonché al mercatino ed alla pista.

Al mercatino incontrammo nuovamente il signor Cotti che, parlando francese, vendeva berretti.

Interessante fu il museo: vedem-

mo l'auto presidenziale e quella regalata ad un Papa, tutta ornata di stemmi d'oro e con un piccolo trono al posto del sedile posteriore.

Poi le 2CV prototipo con un solo faro, ridotte alle parti essenziali.

Il museo Bertoni esponeva anche molti disegni di auto ed alcune sculture dell'autore.

Quindi la sala dedicata ai restauri di vecchie auto, ma per me più intriganti erano le sale "pezzi di ricambio".

Affollatissime e vivaci perché ognuno trovava qualcosa che gli mancava: chi usciva con un volante, chi con i copri pedali di gomma, chi con pezzi di tubo di scarico eccetera.

Il tutto garantito "originale", dicevano.

Una ditta tedesca vendeva solo pezzi nuovi, ne aveva tantissimi! Sul cortile, vicino ai punti ristoro, sotto un sole incredibile vi erano altre bancarelle.

Una in particolare vendeva solo cartoline con Citroën attuali ed antiche, ne aveva moltissime divise per tipi di auto, ma Ezio si accorse che non ve ne era una con la CX.

Non resistette e chiese al proprietario spiegazioni e quello, paziente a ribattergli non so cosa e... finalmente, tra un sorriso e l'altro spuntò da una scatola l'unica CX del secondo modello fotografata con lo sfondo azzurro di alcuni grattacieli.

A mezzogiorno ci rifugiammo al ristorante del posto per pranzare al fresco: il pasticcio era discre-





SPACXZIO

to come pure le bibite, l'insalatata era poca e un po' passata il secondo "so and so", il dolce di gusto scialbo.

Altre due volte andammo alla stessa mensa, ma non fu mai soddisfacente di qualità; d'altronde preparare per 2500 persone circa per ogni pasto non è facile.

Ci dissero anche che un famoso ristoratore avesse fatto il furbino e che avesse sì mantenuto il prezzo popolare, ma che, all'ultimo momento, avrebbe voluto anticipata dagli organizzatori Citroën una consistente cifra, altrimenti disdiceva tutto.

La sera di gala, sotto la luna che si eclissava, il pranzo fu fastoso almeno nelle apparenze: sedie avvolte in teli di "fiandra" avorio come pure i tavoli, tanti bicchieri simil - cristallo per ogni commensale e tante chiacchiere in ogni lingua.

Chi indossava vestiti quasi eleganti, chi invece aveva i bottoni della camicia a quadri che sfentavano a restare nell'occhiello, ma tutti, proprio tutti, hanno assolto il loro compito di festeggiare la "Citroën" come in una grande famiglia uniti.

Ad un certo punto apparve sul palco il signor Cotti, vestito anch'egli a festa con elegante camicione bianco su pantaloni scuri e parlando correttamente e speditamente sia l'italiano che il francese, ringraziò con la sua voce franca ed incoraggiante i presenti mentre il Double Chevron campeggiava colorato alle sue spalle.

Con lui, Cotti, apparvero altre persone: un francese rappresentante di Citroën, il figlio emozionato di Bertoni, un rappresentante romano della Citroën e il fotografo Marini tutto vestito di nero e che occupava

un posto in secondo piano come richiedeva il cerimoniale.

Alla fine grandi applausi ed iniziarono le musiche di tono napoletano - brasiliano rielaborate jazz ma poco convincenti come lo erano state le "lagne" delle sere precedenti.

Intanto un gruppo di ubriachi arrivò proprio nel nostro campo rovesciando pentole, tegami, coperchi: ridendo li hanno raccattati e tentato di riporli sui tavoli, ma il fracasso fu enorme!

"Ceco mj moie" (cerco mia moglie) diceva uno, un altro chiamava Antonio e un tedesco rispondeva "Oh! Oh!" e rideva, rideva.

Quest'ultimo doveva essere abbastanza spiritoso perché all'indomani scrisse sul suo cartone "Birra, grappa, grappa, grappa!".

Ma, tutto sommato, il soggiorno non fu male anche perché i Citroënisti erano adattabili e pronti ad ogni situazione e tutto il personale in servizio era affabile, paziente e disponibile a tutte le ore.

Credo lavorassero dalle 12/14 ore giornaliere e sotto quel sole, non so come abbiano retto.

Una cosa va accreditata a favore della Citroën: l'aver messo a disposizione gratuitamente il campeggio sorvegliato giorno e notte dalla polizia locale.

Molti giovanotti si sono fermati solo una notte e un giorno, molte famiglie hanno visitato Roma e tutti sembravano soddisfatti.

Ma una cosa non riesco a valutare e cioè se i presenti al meeting, tenuto conto che era mondiale, fossero tanti o pochi; personalmente dico che c'era un numero discreto di presenze, ma forse potevano essere anche di più.





PAROLE E PENSIERI

Di Maurizio Venturino Vicepresidente CX Club Italia

Seconda parte: i pensieri. Sovrani, senza censure, piacevoli o meno che siano.

La libertà di opinione è fondamentale.

Va rivendicata.

Anche se l'argomento è spinoso. Se sia consigliabile, fattibile od opportuno che il R.I.A.S.C. si federi all'ASI.

Ciò che segue è opinione strettamente personale,

Ma penso possa fornire spunto a dibattito all'interno ed all'esterno del Club.

Mercoledì 11 febbraio si è riunita la VIII Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni del Senato con all'ordine del giorno la prosecuzione dell'esame dei quattro Disegni di Legge in materia di veicoli di interesse storico e collezionistico.

E' stata decisa la costituzione di un comitato ristretto e il relatore, senatore Bornacin, ha assicurato "che è sua intenzione concludere in tempi brevi l'esame in Commissione plenaria dei Disegni di Legge".

Nell'attesa che un manipolo di arditi collezionisti, esasperati dalla burocrazia, condotti da un caliente romagnolo alla guida di una Balilla, si diriga verso Roma, circondi i palazzi del potere, convogli verso essi gli scarichi ed annienti i loro occupanti con le velenifere esalazioni dei gas non depurati da catalizzatori, si delineano varie possibilità.

La prima tanto auspicabile quanto irrealizzabile è di ottenere una modifica dell'articolo 60 del Codice della Strada.

Al comma 4 di predetto articolo si legge:

"Rientrano nella categoria dei

motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico tutti quelli di cui risulti l'iscrizione in uno dei seguenti Registri: ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI".

Il testo andrebbe modificato in: "...risulti l'iscrizione ad un Registro riconosciuto dalla Casa Madre (avente sede in Italia)". Semplice, chiaro ed efficace. Soprattutto favorevole ai cultori delle auto d'epoca.

Ma invisibile all'ASI in quanto limiterebbe non poco la sua potenza.

Di fatto togliendole il monopolio del "mercato".

Per ottenere ciò necessiteremo di grossi appoggi in parlamento al fine di poter presentare la proposta di modifica del C.d.S..

Impossibile.

Non mi risulta che qualcuno dei pur tanti Soci dei Club appartenenti al Registro sia parlamentare.

Personalmente non lo sono né mi interessa diventarlo per appartenere alla nomenclatura.

Anche se sarebbe bello poter quotidianamente polemizzare con qualcuno.

Ed essere pure pagato per farlo.

E in quel consesso le occasioni non mancherebbero, visto il livello culturale medio...

Volendo percorrere questa via, l'unica possibilità sarebbe, a mio avviso, quella di prendere contatto con i Registri di altre Marche per fare fronte unico.

Magari appoggiandosi (appoggiandoci, federandoci) all'Associazione Amatori Veicoli Storici, ente paragonabile all'ASI e facente parte, come

l'ASI, della FIVA.

Che, forse, offre maggiore serietà rispetto all'ASI.

Ha contatti parlamentari e sostiene il DdL del Senatore Camber.

Perché, se approvato, le darebbe uno status giuridico equivalente all'ASI, che oggi non ha.

DdL, non dimentichiamolo, che al comma 2 dell'articolo 7 enuncia:

"I veicoli storici come definiti dall'articolo 2 e muniti di targa «H» ai sensi dell'articolo 6, comma 4, possono circolare nelle zone a traffico limitato in considerazione del numero ridotto e della limitata percorrenza".

Facoltà prevista pure dall'articolo 9 del DdL Zanetta.

Esattamente come avviene nella più civile terra germanica!

La seconda è quella di attendere ciò che scaturirà dall'evoluzione dei Disegni di Legge esposti nella prima parte di questo articolo.

Campa cavallo...

Dubito che possano subire modifiche tali da far rientrare il Registro nelle Associazioni abilitate ad attestare o certificare la "storicità" dei veicoli.

Quello a noi più favorevole prevede che siano costituite da almeno cinquanta Club o Scuderie, ciascuna delle quali come minimo composta da cinquanta Soci.

Ma, anche ammettendo che si ritornasse alla stesura prevista in origine dal Senatore Berselli la scorsa legislatura, cioè da una federazione di soli 20 Club (numero comunque ben distante dalle nostre possibilità), sarebbe sconsigliabile diventare Ente certificatore perché, come già spiegato, rischieremo seri e costosi contenziosi con il fisco.

La terza possibilità è quella che



il R.I.A.S.C. si associasse all'AAVS. Allo stato attuale non vi sarebbero grossi vantaggi.

Tuttavia, qualora il parlamento approvasse il DdL Camber la Associazione Amatori Veicoli Storici si ritroverebbe nelle identiche condizioni dell'ASI.

Ed i suoi attestati sarebbero validi sia ai fini assicurativi sia ai fini fiscali.

E, soprattutto, consentirebbero di circolare.

Anche se verrebbero penalizzate le vetture dai venti ai trenta anni in quanto sarebbero considerate storiche solamente quelle con oltre trenta anni.

Il nocciolo della questione è la quarta possibilità: la federazione del Registro all'ASI.

Oggi, in linea teorica condivisibile.

Creerebbe tuttavia una serie di problematiche di difficile soluzione, allo stato attuale delle cose.

La prima; federare i singoli Club mediante il Registro od esso in toto?

Il Registro è nato prevedendo quest'ultima ipotesi.

E l'ASI, nel caso di richiesta di adesione da parte di Registri, prevedeva una procedura più snella e rapida rispetto a quella necessaria ai Club.

Tuttavia una attenta analisi del Regolamento dell'ASI lascia intendere che questo Ente consideri i Registri come fossero Club monomarca multi o mono modello, cosa che il R.I.A.S.C. non è.

Non vorrei che l'ASI chiedesse la variazione dello Statuto, facendo fondere le singole Associazioni.

Ossia: sciogliere otto Club per fondarne uno.

Faremmo così tutti parte del... "Popolo del Registro"!

Dubito sia una strada percorribile.

Inoltre la delibera adottata dal

Consiglio Federale ASI del 18 aprile 2008 (che non sono riuscito a procurarmi, neppure fosse un segreto di Stato o l'ASI fosse una loggia massonica deviata) sembra esigere che anche i Registri (di Marca o di Modello) modifichino il loro Statuto trasformandosi in Club generici.

Ci obbligherebbero ad accettare perfino le "Topolino".

Quindi è innanzi tutto necessario avere un abboccamento con i vertici dell'ASI per chiarire la questione.

La seconda: ipotizzando di aderire vi sarebbero altre faccende di non poco conto da risolvere.

In primis quella delle varie commissioni tecniche.

Per inciso questo problema si presenterebbe comunque, ed in misura forse maggiore, qualora ottenessimo l'equiparazione agli altri Registri di Marca italiani (Fiat, Lancia, Alfa Romeo).

Mentre non è ben chiaro se esse





siano richieste dai vari DdL. Infatti dovremmo emettere non più i soli Attestati di Censimento, ma anche i Certificati di Omologazione, come del resto previsto dallo Statuto del Registro.

Ma chi ha le conoscenze per esaminare tutte le vetture (dal 1919 al 1989)?

Chi si assumerebbe la responsabilità di un incarico così gravoso?

Serviranno esperti di meccanica, di carrozzeria e di tappezzeria.

Dove sono?

La terza: la sede.

Sembra una bazzecola, ma il Regolamento dell'ASI prevede: "Ogni club non può avere sede operativa diversa da quella dichiarata nell'atto costitutivo, che deve comparire su ogni documento del club stesso.

E' consentito il solo spostamento nell'ambito comunale.

Ogni altro spostamento deve essere autorizzato dal C.F. previa relazione della C.C.

I club, qualora per esigenze specifiche di funzionamento abbiano bisogno di una sede operativa o di segreteria diversa da quella ufficiale, potranno richiedere l'autorizzazione alla C.C. la quale, dopo aver verificato che questo secondo recapito sia costituente di una reale esigenza e non un tentativo di operare in altro territorio, relazionerà per l'approvazione al C.F..

La sede legale od operativa dovrà essere ubicata in locale idoneo con un orario di apertura di almeno 2 ore settimanali.

Non sono ammesse le sedi insediate all'interno di strutture espressamente adibite ad attività commerciali o presso enti dalle molteplici finalità".

Quindi il Registro non seguirebbe le direttive dell'ASI: la sede operativa è attualmente a Noceto

mentre la sede legale è presso Citroën Italia, quindi in una struttura palesemente adibita ad attività commerciale.

Non esistono locali adeguati, non esiste orario di apertura, né ovviamente personale che li gestisca.

Ed è corretto sia così in quanto il R.I.A.S.C. è un registro di vetture.

Le persone ne diventano aderenti in quanto possiedono modelli censiti.

Tutte le considerazioni già espresse trascurano la più importante.

Le intenzioni dei legislatori.

Riporto la nuova definizione di veicolo storico secondo la FIVA: "un veicolo storico è un veicolo stradale a propulsione meccanica di più di trenta anni di età, conservato e mantenuto in uno stato storicamente corretto, non utilizzato come mezzo di trasporto quotidiano, che fa parte del patrimonio tecnico e culturale".

Tra i motivi della nuova definizione, dimostrare alla UE che il mondo delle auto storiche è sensibile alle tematiche ambientali e ne rende più stretto l'accesso.

Ossia: si pone a novanta gradi rispetto alle "tematiche ambientali" tanto care alla UE...

Nel Forum ASI di Torino del 14-15 novembre 2008 il Senatore Berselli ha ricordato che la libertà di circolazione è di competenza dei comuni, ma ha anche asserito che secondo lui la questione potrebbe essere risolta con un regime che consenta la circolazione tutti i giorni per i veicoli omologati, e una volta a settimana per quelli certificati.

E gli altri?

Mai!

Se queste sono le direttive pre-

pariamoci: nel giro di tre anni circoleranno soltanto le ultratrentenni in possesso del "pezzo di carta" rilasciato dall'ASI.

Che fin da adesso diffonde comunicati stampa intimidatori ricordando agli appassionati che le uniche attestazioni valide sono le loro (vedi La Manovella di ottobre 2008).

A questo punto mi domando che possa fare il Registro.

Alla luce dell'attuale situazione e di ciò che ci riserverà il futuro non molto.

Non abbiamo una sede adeguata, operiamo con pochi volontari (una decina in tutto), non abbiamo una commissione tecnica...

Non ostante la scarsità di uomini e mezzi sono state censite circa 2000 vetture, ed è stato organizzato (verrebbe da dire con un pizzico di incoscienza) un evento di portata mondiale come l'I.C. C.C.R..

Tuttavia, mi duole dirlo in quanto fui uno dei suoi più strenui sostenitori, che utilità ha e potrà mai avere il Registro di fronte alla legge?

Specialmente quando il monopolio dell'ASI viene difeso anche dai DdL che avrebbero dovuto combatterlo?

La trasversale cosca dei parlamentari collezionisti non tutela gli appassionati "normali", bensì mira a perpetuare i privilegi degli intoccabili.

Come al solito.

Al di fuori delle convenzioni con alcune compagnie assicurative, che si spera continuino, il R.I.A.S.C. che benefici offre ai Soci dei singoli Club aderenti?

Certamente rappresenterà sempre l'orgoglio dell'appartenenza al Marchio del Double Chevron.

Ne vale la pena?



SPAC XZIO



BUONO D'ORDINE

Per le vostre commesse fotocopiate o ritagliate questa scheda
Pagherò al postino l'importo totale dell'ordine più le spese di spedizione.

CODICE ARTICOLO	QUANTITA' (MASSIMO 3)	TAGLIA	PREZZO COMPLESSIVO
Cappellino € 5,00			
Polo € 12,00			
Felpa € 16,00			
Gilet € 16,00			
Targa € 8,00			
Gagliardetto € 5,00			
		TOTALE	

Inviare all'indirizzo:

Nome e cognome _____

Indirizzo _____

Città e C.A.P. _____ Tel.: _____

Firma _____

Spedire il modulo correttamente compilato a mezzo telefax allo 0429-779289, oppure per via postale al CX Club Italia presso Maurizio Venturino via Strozzì, 4 35020 Pernumia (PD).

Per ogni eventuale chiarimento, tel.: 0429-779289.

N.B.: ai sensi della vigente normativa sul trattamento dei dati personali, si informa che le generalità trasmesse con questo ordine non saranno divulgate a terzi in nessuna forma. Si comunica inoltre che i dati sono conservati presso la tesoreria del CX Club Italia, ed è possibile in qualsiasi momento chiederne la cancellazione.