

la beffa: oltre a sottrarre dal misero ricavo l'equivalente della provvigione spettante al concessionario in quanto "custode" del mezzo, deve essere versato anche l'importo della tassa patrimoniale perché nel frattempo è passato un anno!

4. con la scusa degli incentivi, sia statali che legati a periodiche iniziative delle Case, il valore dell'usato viene vergognosamente sminuito; c'è chi addirittura ti consiglia di rottamare la tua vecchia moto per farti "recuperare" più soldi. Se il cliente non è della stessa opinione e giustamente reclama un più equo valore, come d'incanto viene a scoprire che la sua moto appartiene a quella tipologia di mezzi che "non vuole nessuno".

Spesso il concessionario dimentica ciò che aveva dichiarato un paio di anni prima: "Ne vendiamo tantissime... bla bla... Non riusciamo ad accontentare tutti... bla bla...".

I casi sono due: o raccontano frottole al momento della vendita o mentono quando devono ritirare la moto, che magari conoscono benissimo perché da loro stessi periodicamente tagliandata.

5. nei periodi di "vacche grasse" molti venditori rifiutano sdegnosamente di ritirare qualsiasi usato perché sicuri di vendere comunque il modello in voga; come per magia, in tempi brevi come questi, la musica non cambia, in quanto non se ne parla proprio di mettersi in casa vecchie motociclette che forse non vedranno mai un nuovo proprietario!

Il compianto Carlo Talamo, grande comunicatore ed esperto venditore, sosteneva giustamente che i motociclisti altro non sono che bambini grandi che amano divertirsi con giocattoli costosi.

Di questo i concessionari ne sono consapevoli.

**Armando Cennamo
Valleggia (SV)**

**DUCATI STA BUTTANDO UN ANNO.
HAGA SE NON HA VINTO IL TITOLO
L'ANNO PASSATO NON LO VINCE
PIÙ E FABRIZIO... È BRAVO, VELOCE,
VINCENTE. MA NON DA MONDIALE.**

Massimo Monti

MOTO D'EPOCA AGEVOLAZIONI O LIMITAZIONI?

POSSEDO una Cagiva SST 125 dell'80 che a dicembre 2010 è diventata moto d'epoca. Volevo iscriverla alla FIM come tale perché ci sono delle agevolazioni sull'assicurazione e sul bollo, ma mi è stato detto che in caso di iscrizione la moto potrà essere usata solo per i raduni e solo dall'intestatario del libretto. È vero? Non c'è un altro sistema che permetta a chiunque di utilizzarla e in qualunque giorno, anche se iscritta come moto d'epoca?

**Pierluigi
Partina (AR)**

TUTTE le istruzioni per l'iscrizione di una motocicletta al Registro Storico della Federazione Motociclistica Italiana sono riportate nella sezione Epoca del sito federale, www.federmoto.it.

L'iscrizione può avvenire dopo che la motocicletta ha compiuto 20 anni (25 per i ciclomotori). Per potere iscrivere la propria motocicletta al Registro Storico federale, è necessario essere Tesserati alla FMI.

L'iscrizione al Registro Storico consente di accedere ad alcuni vantaggi, elencati nel sito federale. Tra questi, in alcune Regioni, l'iscrizione al Registro consente di pagare la Tassa di Circolazione per un importo ridotto.

La FMI propone inoltre ai Tesserati con moto iscritte al Registro Storico la possibilità di accedere ad una polizza assicurativa con tariffa fissa, valida sull'intero territorio nazionale,

con tariffe di assoluta convenienza.

Per quanto riguarda invece l'uso della moto nella normale circolazione su strada, questa deve in ogni caso "semplicemente" rispettare le norme del Codice della Strada, a partire dall'effettuazione della revisione periodica, dal pagamento della tassa di circolazione, dalla copertura assicurativa.

OPINIONI SONO D'ACCORDO CON VOI. STAVOLTA

MI AGGANCI alla lettera di Stefano Zoppi, pubblicata sul n. 13 per esprimere il mio pieno consenso sulla personalità della BMW S 1000 RR di cui sono possessore da pochi giorni.

Come ben potete immaginare, la voglia di utilizzarla era talmente grande che in due week-end ho accumulato la strada necessaria per il tagliando dei 1.000 km.

Devo dire che è la prima volta che mi trovo in linea con le considerazioni avanzate da voi giornalisti: avete reso perfettamente l'idea del potenziale della moto, guidabilità, motore, elettronica e soprattutto sicurezza, tanto da convincermi ad acquistarla.

Forse avete sottostimato un po' l'aspetto del design e la riprova ne è che motociclisti e non esordiscono con il retorico: "è proprio particolare, è unica nel suo genere".

Complimenti BMW! Ora il test vero è la pista. Mugello sto arrivando!

Marco Cislaghi

DIRITTO DI REPLICA LA FMI RISPONDE SUL CIV

COME promesso, vi proponiamo la risposta della FMI alla lettera sul CIV pubblicata sul numero 13.

IL CIV si rilancia investendo su tanti fattori, dalla sicurezza alla promozione, dall'abbassamento dei costi alla competitività degli iscritti, fino alla copertura TV. Procediamo con ordine: i comici di Zelig sono stati una novità assoluta per il paddock e le sue abitudini. Il numero degli spettatori, non solo degli addetti ai lavori, è cresciuto tantissimo nel corso delle prove tanto che l'idea per il 2010 è salita al livello del paddock "mondiale"... Nessun pilota viene gratis al CIV, pagano tutti la loro iscrizione, per trasparenza e coerenza della FMI verso tutti i propri tesserati.

La velocità rilevata nella corsia box e le modalità di applicazione e sanzione sono regolati dal regolamento di velocità. Senza citare la norma, possiamo solo dire che le ammende, numerose nelle prime gare, sono praticamente sparite nelle ultime due prove del campionato. Non è questione di cassa FMI, ma di rispetto delle regole.

Il 2009 è stato un anno complicato per l'attività di pista con molti incidenti, gare e prove quasi sempre bagnate fino anche agli incendi. Ogni circuito ha risposto in maniera eccezionale, anche senza un ausilio importante come quello della clinica mobile: basti citare i casi dei piloti Folegatto e Biliotti, che tanto devono alla velocità e alla bravura dei servizi di pista.

Simone Folgore - FMI

IO LA PENSO COSÌ